



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)

PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 619]

नई दिल्ली, शुक्रवार, सितम्बर 22, 2000/भाद्रपद 31, 1922

No. 619]

NEW DELHI, FRIDAY, SEPTEMBER 22, 2000/BHADRAPADA 31, 1922

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय

(पोत परिवहन विभाग)

(नौवहन पक्ष)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 22 सितम्बर, 2000

का.आ. 876(अ).—केन्द्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का 44) की धारा 150 की उपधारा (5) के अनुसरण, में भारत सरकार के जल-भूतल परिवहन मंत्रालय (नौवहन पक्ष) की अधिसूचना का.आ. 656(अ) तारीख 12 अगस्त, 1999 के अधीन फारवर्ड सीमेन्स यूनियन आफ इंडिया, कलकत्ता द्वारा दिए गए मांगों के चार्टर के न्याय निर्णयन के लिए गठित अधिकरण के 1999 की रिट याचिका सं. 3484—“ फारवर्ड सीमेन्स यूनियन आफ इंडिया और अन्य ” बनाम भारत संघ और अन्य में दिए गए पंचाट का प्रकाशन करती है ।

परिशिष्ट

एक सदस्यीय अधिकरण के समक्ष

पीठासीन श्री पाल एन्टोनी, भा.प्र.से.

अधिकरण का निर्णय

गठन: इस अधिकरण का गठन फॉरवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इंडिया (एफ.एस.यू.आई.), कलकत्ता द्वारा प्रस्तुत मांग चार्टर पर अधिनिर्णय देने के लिए वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का अधिनियम 44) की धारा 150 के अधीन अधिसूचना संख्या एस.ओ.656 (ई) दिनांक 12.8.1999 के अनुरूप किया गया था। इसका निर्णय सरकारी राजपत्र में अधिसूचना के प्रकाशित होने के तीन माह के भीतर प्रस्तुत किया जाना था। भारत सरकार ने पत्र सं. एफ.सं. एस.आर.-13020/14/99-एम.ए. दिनांक 16.11.1999 द्वारा इसकी अवधि दिनांक 11.11.1999 से तीन माह के लिए और बढ़ा दी। अधिकरण की अवधि दिनांक 11.2.2000 को समाप्त हुई।

विचारार्थ भाषन : अधिकरण के विचारार्थ मामले निम्नानुसार हैं :

- (i) याचिका-कर्ता (फॉरवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इंडिया) द्वारा भारत सरकार, जल भूतल परिवहन मंत्रालय, नई दिल्ली को संबोधित अभिवेदन सं. एफ.एस.यू.आई./98-99, दिनांक 8.1.99 में उठाए गए मुद्दों की समीक्षा करना तथा यथोचित सिफारिशें करना।
- (ii) वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के अधीन पंजीकृत लक्षद्वीप प्रशासन के जहाजों पर कार्यरत विभागीय कू के रोजगार की व्यवस्था, सेवा शर्तों तथा परिस्थितियों की समीक्षा करना तथा यथोचित सिफारिशें करना।
- (iii) लक्षद्वीप प्रशासन के पोतों पर कार्यरत विभागीय कू, जो कि सरकारी कर्मचारी हैं, उन पर वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के प्रावधानों की प्रयोजनीयता की समीक्षा करना तथा यथोचित सिफारिशें करना।

(iv) लक्षद्वीप प्रशासन के पोतों पर लोगों के रोजगार से संबंधित अन्य मुद्दे ।

कार्यविधि : अधिकरण की सात बैठकें हुईं जो दिनांक 23.9.99, 11.10.99, 1.11.99, 2.11.99, 3.12.99, 6.1.2000 तथा 4.2.2000 को थीं । सभी बैठकें कोची में हुईं सिवाय एक के जो कावारत्ती में दिनांक 3.12.1999 को हुई । दोनों में से किसी भी पक्ष को अपने मत रखने के लिए वकीलों की नियुक्ति करने की अनुमति नहीं दी गई ।

दोनों पक्षों से कहा गया कि वे अधिकरण की अवधि के दौरान उसकी सहायता करने तथा सुनवाई की निरंतरता सुनिश्चित करने के लिए दो व्यक्ति नामित करें । तदनुसार नाविक संघों ने निम्नलिखित व्यक्तियों को नामित किया :

श्री सदन कांजीलाल, महासचिव, एफ.एस.यू.आई.

श्री एल.एफ. मोहम्मद ।

संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन ने अपना प्रतिनिधित्व करने के लिए निम्नलिखित अधिकारियों को नामित किया :

श्री अली मानिकफन, पत्तन अधिकारी, लक्षद्वीप प्रशासन

श्री शार्द कोया, उप निदेशक, (आपूर्ति एवं परिवहन), लक्षद्वीप प्रशासन ।

नाविक संघ ने दिनांक 23.9.99 को अपना बयान दाखिल किया । इसके जवाब में संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन ने दिनांक 11.10.99 को अपना बयान दाखिल किया । नाविक संघ ने दिनांक 1.11.99 को एक अतिरिक्त बयान (स्टेटमेंट ऑफ ऑपोजीशन) दाखिल किया । इसके पश्चात् संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन ने दिनांक 1.11.99, 2.11.99 तथा 3.12.99 को भी बयान दाखिल किए । दूसरे पक्ष को हर बयान की एक प्रति उपलब्ध कराई गई ।

इसके अतिरिक्त, अधिकरण ने समय-समय पर नौवहन महानिदेशालय से भी सामग्री मांगी और प्राप्त की ।

एफ एस यू आई की ओर से उसके महासचिव श्री सदन कांजीलाल ने गवाही दी जबकि संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन की ओर से श्री अली मानिकफन, पत्तन अधिकारी, लक्षद्वीप प्रशासन; श्री के अशोकन, सचिव (प्रशासन) तथा श्री शार्ड कोया, उप निदेशक (आपूर्ति एवं परिवहन), लक्षद्वीप प्रशासन ने गवाही दी ।

फॉरवर्ड सीमेन्स युनियन ऑफ इंडिया की दलीले

एफ एस यू आई की दलीलें निम्नानुसार हैं :-

संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन के पास यात्री एवं मालवाहक पोत मिलाकर कुल 10 पोत हैं । ये वाणिज्यिक पोत, पोत परिवहन नियम, 1958 के भाग V के अधीन कुल 3000 पंजीकृत टन भार से कम के अंतरदेशीय पोत के रूप में पंजीकृत हैं । इनमें से छह पोतों का प्रचालन एवं प्रबंध भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एस सी आई) द्वारा संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन के साथ किए गए एक अनुबंध के तहत किया जा रहा है । भारतीय नौवहन निगम मुंबई में नाविकों के अपने स्थाई पूल में से इन पोतों के लिए नाविक उपलब्ध कराता है । शेष चार पोतों के लिए कुछ नाविक भारतीय नौवहन निगम द्वारा उपलब्ध कराए जाते हैं तथा कुछ संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन द्वारा । एफ एस यू आई का तर्क है कि पोत पर कार्यरत नाविक का कार्य तट स्थित प्रतिष्ठान के कर्मचारियों के कार्य से भिन्न होता है । पोत की ड्यूटी अनवरत होती है । वहां कोई अवकाश नहीं होता और न ही केन्द्रीय सिविल सेवा नियमों के अनुरूप सुबह 10.00 बजे से शाम 5.00 बजे तक की नौकरी होती है । 6 से 9 महीनों तक घर परिवार से दूर भी रहना पड़ता है ।

नाविक संघ का यह भी कहना है कि वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 100 के तहत प्रत्येक भारतीय पोत के मास्टर के लिए यह आवश्यक है कि वह भारत के किसी भी पत्तन से नियुक्त नाविक, जिसे वह पोत पर अपने साथ ले जा रहा है, के साथ अनुबंध करे । नाविक संघ का दावा है कि इस बाध्यता के विपरीत संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के

प्रशासन ने अपने चार पोतों पर नियुक्त विभागीय कू के साथ कोई अनुबंध नहीं किया है, जिसके फलस्वरूप विभागीय कू को उचित मजदूरी एवं अन्य भत्ते नहीं दिए जा रहे हैं।

इसके अतिरिक्त जिन विभागीय कू को ये भत्ते नहीं दिए जा रहे हैं उनमें से अधिकांश लक्षद्वीप के हैं । इसके बजाय उन्हें केन्द्र सरकार का कर्मचारी ही माना जाता है तथा उन पर केन्द्रीय सिविल सेवा नियम तथा एफ.आर. एस. आर. लागू होते हैं ।

मुद्दा यह है कि इस प्रकार उन चार पोतों पर कार्यरत विभागीय कू के साथ भेदभाव हो रहा है, क्योंकि भारतीय नौवहन निगम द्वारा पूरी तरह प्रचालित एवं नियंत्रित तथा उन्हीं मार्गों पर चलने वाले संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन के अन्य छह पोतों पर कार्यरत नाविकों को बेहतर सुविधाएं मिल रही हैं ।

संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन द्वारा सीधे नियुक्त किए गए विभागीय कू को सरकारी कर्मचारी मानना इस दृष्टि से भी भेदभावपूर्ण है कि अंडमान निकोबार प्रशासन के एस सी आई के पूर्णतः प्रबंध में चलाये जा रहे तथा समान यात्रा मार्गों पर चलने वाले 6 पोतों में नियुक्त उसी प्रकार के विभागीय कू को बेहतर सुविधाएं प्राप्त हैं ।

विभागीय कू को एफ आर एस आर तथा केन्द्रीय सिविल सेवा नियम के अधीन सरकारी कर्मचारी मानना इसलिए भी भेदभावपूर्ण है कि जिन पोतों पर विभागीय कू काम कर रहे होते हैं उन्हीं पोतों पर नियुक्त वरिष्ठ कू को वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के अंतर्गत देय सभी सुविधाएं प्राप्त हैं ।

इसके अतिरिक्त विभागीय कू को भारतीय नौवहन निगम द्वारा नियुक्त कू के मातहत काम करने देने की वजह से अनुशासन की समस्या पैदा होती है । पोत परिवहन अधिनियम के अनुसार अनुशासन भंग होने की स्थिति में पोत मास्टर को जुर्माना करने अथवा जब्ती करने का अधिकार होता है जबकि संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन के पोतों के विभागीय कू की स्थिति स्पष्ट नहीं होने के कारण पोत मास्टर अपने निर्णय के अनुसार कार्रवाई नहीं कर सकता । एफ एस यू आई का यह भी मत है कि संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप का प्रशासन

विभागीय कू के अनुशासन भंग करने पर भी उनके विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्रवाई नहीं कर सकता क्योंकि यह केन्द्रीय सिविल सेवा नियमों के अंतर्गत नहीं आता ।

अतः याचिकाकर्ता का अधिकरण से निवेदन है कि संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन के पोतों पर कार्यरत विभागीय कू को वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के तहत नाविक घोषित किया जाए ; उन नाविकों को भूतलक्षी प्रभाव से अंडमान निकोबार प्रशासन अथवा अंतरदेशीय व्यापार समझौते अथवा एफ एस यू आई द्वारा किए गए समझौते के तहत अन्य नाविकों के समान मजदूरी एवं अन्य सुविधाएं देने के आदेश दिए जाएं ;

संघ राज्य क्षेत्र, लक्षद्वीप का प्रशासन नाविकों के स्थाई पूल का गठन करे तथा इस पूल में से चक्रानुक्रम के आधार पर नाविकों के रोजगार की व्यवस्था करे ;

संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन द्वारा विभागीय कू के विरुद्ध वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के अलावा अन्य किसी भी नियम, कानून के आधार पर की गई कार्रवाई को अभिखंडित किया जाए ।

संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन की दलीलें

लक्षद्वीप द्वीप समूह मुख्य भूमि से 220 नॉटिकल मील पश्चिम में स्थिति है । द्वीपों में आपस में तथा मुख्य परिवहन संयोजन का समुचित प्रबंध द्वीपों की शासन व्यवस्था के लिए बहुत महत्वपूर्ण है ।

परिवहन संयोजन की व्यवस्था के लिए संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप प्रशासन के पास 10 यात्री / कार्गो पोत हैं । इनके पंजीयन का विवरण निम्नानुसार है :

वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के तहत भारतीय पंजीयन प्रमाणपत्र का विवरण

क्र.सं.	पोत का नाम	पंजीयन की संख्या तिथि, पत्तन (नाम)	मालिक	कुल टन भार क्षमता (टनों में)	प्रमाणित कू पोत पर आवास व्यवस्था	पोत का विवरण
1.	एम वी भारत सीमा	1982 की सं. 18, दिनांक 22.7.1982, मुंबई	भारत के	2997	53	यात्री कार्गो पोत
2.	एम वी द्वीप सेतु	1984 की सं. 8 दिनांक 14.12.84 मार्मुगांव		492	17	यात्री सह कार्गो पोत कोजीकोड - लक्षद्वीप मार्ग पर चलनेवाला
3.	एम वी सुहेली	1987 की सं. 19 दिनांक 3.7.1987 मुंबई	राष्ट्र -पति	164	शून्य	कावास्ती में अंतरद्वीपीय फैरियों को इंधन आपूर्ति करने के लिए तेल टैंकर के रूप में प्रयुक्त
4.	एम वी टीपू सुल्तान	1988 की सं. 24 दिनांक 14.9.1988 मुंबई		3725	69	यात्री पोत
5.	एम वी हमीदथ बी.	1991 की सं 17, दिनांक 23.10.1991 मुंबई		254	शून्य	अंतरद्वीपीय मार्गों पर यात्री कैटामारैन
6.	एम वी खदीजा बी बी	1991 की सं. 18, दिनांक 23.10.1991 मुंबई		254	शून्य	अंतरद्वीपीय मार्गों पर यात्री कैटामारैन
7.	एम वी	1993 की सं. 3,		738	15	मिनी बल्क

	उबैदुल्लाह	दिनांक 2/10.1.1993, मुंबई			वाहक
8.	एम वी तिन्नकारा	1993 की सं. 15, दिनांक 10.9.1993 मुंबई	738	13	मिनी बल्क वाहक
9.	एम वी लक्कादीव	1995 की सं. 6, दिनांक 13.2.1995 मुंबई	738	13	मिनी बल्क वाहक
10.	एम वी चेरियम	1997 की सं. 1, दिनांक 5.3.1997 मुंबई	738	13	मिनी बल्क वाहक

इन दस पोतों में से चार पोतों (क्रम सं. 2,3,5, तथा 6) पर रेटिंग के स्तर के नाविक संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन के अधीन विभागीय कू हैं जबकि अधिकारी भारतीय नौवहन निगम से लिये जाते हैं। शेष छह पोतों का पूरा कू भारतीय नौवहन निगम द्वारा नियुक्त किया जाता है। भारतीय नौवहन निगम द्वारा पदस्थ कू को संबद्ध नाविक संगठनों के साथ किए गए सुसंगत समझौतों के अनुसार वेतन एवं भत्ते दिए जाते हैं। संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन तथा भारतीय नौवहन निगम के बीच एक समझौते के अनुरूप भारतीय नौवहन निगम द्वारा नियुक्त कू का सारा खर्च संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन द्वारा वहन किया जाता है।

स्पष्ट है कि एम.वी. टीपू सुल्तान, एम.वी. भारत सीमा तथा कार्गो बार्ज जैसे पोतों पर कल्याण अधिकारी, कार्गो अधीक्षक तथा मिलान लिपिक जैसे कुछ पदों को छोड़कर सभी पोतों की मैनिंग के लिए आवश्यक पदों का सृजन नहीं किया गया था और इस प्रकार कुछ पदों के लिए विभागीय कू तथा अन्य पोतों पर भारतीय नौवहन निगम का कू नियुक्ति करने की दोहरी पद्धति व्यवहार में आई।

संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन ने द्वीपवासियों को रोजगार के अवसर उपलब्ध कराने के लिए द्वीपवासियों को उन छोटे पोतों पर मैनिंग के लिए रख लिया जिनके लिए वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के तहत प्रशिक्षित व्यक्तियों की आवश्यकता नहीं थी। किंतु अंतरराष्ट्रीय सुरक्षा प्रबंधन (आई.एस.एम.) कोड तथा एस.टी.सी.डब्ल्यू के कार्यान्वयन के साथ ही कू के लिए कुछ आधारभूत प्रशिक्षण अनिवार्य कर दिया।

उन चार पोतों पर कुल स्टाफ संख्या निम्नानुसार है :

पदनाम	विभागीय कू के पदों की संख्या
एम. वी. द्वीपसेतु	
वरिष्ठ सेरंग	01
सेरंग	01
टिण्डल	01
मिलान लिपिक	01
इंजिन कू	03
डेक कू	03
रसोइया	02
यूटिलिटी हैंड	01
टोपाज	02
	15
एम. वी. सुहेली	
मुख्य इंजिन चालक	01
सेरंग	01
टिण्डल	01
सहायक नौ इंजिन चालक	02
डेक कू	02
ग्रीजर	02
रसोइया	01
	10
एम. वी. खदीजा बीवी	
आई आई एफ डेक कू	02
आई आई एफ इंजिन कू	02
	04

एम.वी. हमीदथ बी	
आई आई एफ डेक कू	02
आई आई एफ इंजिन कू	02
	04

चूँकि संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप का प्रशासन भारत सरकार के कार्यक्षेत्र में आता है, इसलिए विभागीय कू की नियुक्ति भारत सरकार के नियम एवं विनियम के अनुसार की जाती है। अतः इस पक्ष का तर्क ये है कि उन चार पोतों पर संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन द्वारा सीधे नियुक्त किए गए विभागीय कू सरकारी कर्मचारी हैं तथा केन्द्रीय सिविल सेवा नियमों के तहत वेय सुविधाओं के ही पात्र हैं। उन्हें नियमित स्थाई आधार पर नियुक्त किया गया है तथा वे 60 वर्ष की आयु में सेवानिवृत्त होंगे। उन्हें सपरिवार चिकित्सकीय सुविधाओं के अलावा ग्रेच्युटी तथा पेंशन की सुविधाएं भी मिलेंगी। उन्हें भारत सरकार के नियमों के अनुसार पूर्ण वेतन छुट्टी एवं अर्ध वेतन छुट्टी भी प्राप्त होंगी। उन्हें छुट्टी यात्रा रियायत (एल.टी.सी.) तथा (एफ.टी.सी.) की सुविधा भी दी जाती है। इसके अलावा उन्हें स्थाई सरकारी कर्मचारियों को देय अन्य सुविधाएं आवास सुविधा, गृह निर्माण के लिए ऋण, त्यौहार अग्रिम (फेस्टिवल एडवांस), वाहन अग्रिम भी दी जाती हैं।

संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन का यह भी कहना है कि कुल 10 पोतों में से भारतीय नौवहन निगम द्वारा प्रचालित छह पोतों पर नियुक्त नाविकों की सेवा शर्तें वही होती हैं जो भारतीय नौवहन निगम के कोस्टल पोतों पर नियुक्त नाविकों पर लागू होती हैं। यहाँ भेदभाव का कोई प्रश्न नहीं है क्योंकि भारतीय नौवहन निगम के अधीन नाविकों तथा विभागीय कू की परिस्थितियाँ तथा संदर्भ बिल्कुल भिन्न हैं। विभागीय कू स्थाई सरकारी कर्मचारी हैं तथा उनकी नियुक्ति अनवरत होती है। जबकि भारतीय नौवहन निगम द्वारा नियुक्त कू की नियुक्ति चक्रानुक्रम प्रणाली से होती है। अतः विभागीय कू तथा भारतीय नौवहन निगम के अधीन कू की सेवा शर्तें एवं स्थितियाँ भिन्न हैं। विभागीय कू के लिए सेवानिवृत्ति की आयु तक नियमित एवं स्थाई रोजगार सुनिश्चित होता है जबकि भारतीय

नौवहन निगम द्वारा नियुक्त कू का मामला ऐसा नहीं है। उस मामले में रोस्टर सिस्टम लागू है वहाँ जब कू के किसी सदस्य को 'साइन ऑफ' किया जाता है तो उसे फिर से 'साइन ऑन' होने की बारी आने के लिए प्रतीक्षा करनी पड़ती है, जिसमें कभी-कभी महीनों लग जाते हैं। 'ऑफ' की इस अवधि के दौरान भारतीय नौवहन निगम के नाविक को बहुत ही कम भत्ता मिलता है जबकि विभागीय कू को "साइन ऑफ" कर दिए जाने के बाद भी सभी सुविधाएं मिलती रहती है।

इसके अतिरिक्त विभागीय कू ने नियुक्ति के समय नौकरी की सेवा शर्तों का पालन करने की स्वीकृति दी थी तथा अब वे अपना वचन तोड़कर नई शर्तों की माँग नहीं कर सकते। संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन ने यह भी कहा कि विभागीय कू तथा अंडमान निकोबार प्रशासन के बीच उठे ऐसे ही एक मामले में नौवहन महानिदेशालय ने सलाह दी थी कि विभागीय कू के सामने दो विकल्प हैं : या तो वे सरकारी नौकरी में रहें और सभी सरकारी नियम एवं विनियम स्वीकारें या फिर सरकारी सेवा से त्यागपत्र दे दें और इस व्यवसाय में प्रचलित सेवा शर्तों पर अनुबंध आधार पर नौकरी करें। इस मामले में भी यही तरीका अपनाया जाना चाहिए। वे सरकारी नौकरी में रहकर गैर सरकारी क्षेत्रों की सुविधाएं प्राप्त करने की आशा नहीं कर सकते। वे दोनों हाथों में लड्डू वाली स्थिति की कामना नहीं कर सकते। संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन का मत है कि यदि नाविक संघ की शर्तों पर नियुक्त विभागीय कू के साथ कोई समझौता करना चाहता है तो वह केन्द्रीय सिविल सेवा नियमों के तहत ही वह समझौता कर सकता है।

उठाए गए मुद्दे : **अतः इस अधिकरण के समक्ष निर्णायक मुद्दे हैं :**

1. क्या संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन के अधीन विभागीय कू वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 3(42) की शर्तों के अनुरूप नाविक हैं।

2. यदि विभागीय कू नाविक हैं, तो कू पोत परिवहन अधिनियम, 1958 का भाग VII लागू होता है।
3. क्या संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन को धारा 100 तथा 101 की शर्तों के अनुरूप विभागीय कू के साथ समझौते करना चाहिए।
4. क्या केन्द्रीय सिविल सेवा नियम पोत पर किए गए कठिन परिश्रम की प्रतिपूर्ति करने में सक्षम हैं। यदि नहीं, तो उपयुक्त संशोधन सुझाए जाएं।
5. क्या नाविकों का एक पूल बनाकर उन्हें चक्रानुक्रम से रोजगार देने के लिए रोस्टर व्यवस्था स्थापित की जाए।

नाविक संघ का साक्ष्य : एफ.एस.यू.आई. की ओर से गवाही देते हुए उसके महासचिव श्री सदन कांजीलाल ने तर्क दिया कि भारत सरकार के पोतों के स्वामी होने मात्र से ही कर्मचारी एफ.आर.एस.आर तथा केन्द्रीय सिविल सेवा नियमों के अधीन सरकारी कर्मचारी नहीं हो जाते।

स्पष्टतः वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के अंतर्गत आने वाले नाविक संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के दस में से छह पोतों की मैनिंग करते हैं। इन पोतों के प्रचालन के लिए वेतन एवं अन्य प्रभार संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन द्वारा भारतीय नौवहन निगम को प्रतिपूर्ति / अदा किए जाते हैं। इस प्रकार अन्ततः संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप का प्रशासन ही सारा खर्च वहन करना है। इसी प्रकार अंडमान निकोबार प्रशासन के पोतों पर भी पोत परिवहन अधिनियम की शर्तों को पूरा करने वाले नाविक ही नियुक्त किए जाते हैं। इस मामले में याचिकाकर्ता को इन सुविधाओं से वंचित रखना भेदभाव ही कहा जाएगा।

उन्होंने प्रमाण के तौर पर तीन पैकेजों में दी जा रही परिलब्धियों का विवरण प्रस्तुत किया जा निम्नानुसार है :-

अन्तरदेशीय व्यापार अंडमान निकोबार प्रशासन तथा लक्षद्वीप प्रशासन के नाविकों/हेम्समैन को दी जा रही मजदूरियों का तुलनात्मक विवरण ।

मजदूरी	अन्तरदेशीय व्यापार	अंडमान निकोबार प्रशासन	लक्षद्वीप
मूल	2720	3167	3425
महंगाई भत्ता/अनुपूरक	1185	1050	1267
कोस्टल भत्ता	680	विचाराधीन	शून्य
बोनस	408	475	273
वरिष्ठता अनुपूर्ति	125	150	शून्य
अवकाश काल की मजदूरी	771	897	882
	850	850	शून्य
सवारी भत्ता	30	30	शून्य
मकान किराया भत्ता	शून्य	शून्य	238
यात्रा भत्ता	50	30	75
धुलाई भत्ता	शून्य	शून्य	शून्य
	शून्य	शून्य	शून्य
पेंशन वार्षिकी	शून्य	शून्य	शून्य
कल्याण शुल्क	175	175	शून्य
समयोपरि भत्ता	6420	7470	663
कुल	13864	14294	7338
समयोपरि भत्ते को छोड़कर	7444	6824	6675

**गणनाओं में समयोपरि भत्ते की राशि परिवर्तनशील है ।

नोट : अंडमान निकोबार प्रशासन के समझौते में 300 घंटे प्रतिमाह का समयोपरि भत्ता नश्चित है अन्तर देशीय व्यापार समझौते में समयोपरि भत्ता परिवर्तनशील होता है यह शून्य से लेकर अधिकतम समयोपरि कार्य के घंटों के अनुरूप हो सकता है

। लक्षद्वीप प्रशासन के मामले में समयोपरि भत्ते की अधिकतम सीमा 13.25 प्रतिघंटे की दर से 50 घंटों तक की है ।

एफ. एस. यू. आई. का तर्क है कि संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासन ने भोले-भाले द्वीपवासियों को फसाकर अनुचित समझौता कर लिया जो कि वर्तमान में लागू है । द्वीपवासियों को इस अन्यायपूर्ण व्यवस्था से मुक्त कराना होगा ।

नौवहन क्षेत्र के लिए एफ आर एस आर तथा सीसीएस नियम लागू नहीं होते है । उदाहरण के लिए, यह ध्यान में लाया जा रहा है कि जिस प्रकार कू के लिए सतत उन्मोचन प्रमाणपत्र (सी.डी.सी.) की आवश्यकता बताई है उसमें एफआरएसआर तथा सीसीएस नियमों में उल्लेख नहीं किया गया है । वे सारे प्रावधान केवल वाणिज्यिक पोत अधिनियम में पाए गये हैं ।

एफआरएसआर तथा केन्द्रीय सिविल सेवा नियम में ऐसी कोई परिस्थित नहीं बतलाई गई है जिसमें सरकारी कर्मचारी को बार-बार लगातार पोत में काम करना पड़ रहा हो और वह अपने घर से लगातार दूर रहा हो । एफआरएसआर तथा केन्द्रीय सिविल सेवा नियम में यह बात आ जाती है जिसमें कर्मचारी प्रातः 10 बजे से शाम 5:00 बजे तक काम करने के उपरान्त अपने घर चला जाता है । इसके विपरीत, नाविक जलयात्रा पर जब रहता है तब लगातार अपने घर से दूर जलयात्रा संपन्न होने की अवधि के लिए रहता है । इसके साथ साथ कू वहन की क्षमता की सीमा होती है, जिससे जहाज क्षमता से अधिक नाविक नहीं ले जाते तथा अंतरराष्ट्रीय कानून से उनसे प्रति सप्ताह 48 घंटे से ज्यादा काम भी नहीं लिया जा सकता है (धारा 138 (क) के अनुसार अधिसीमित) । पोत पर प्रतिपूरक अवकाश दिया जाता । इसका कारण यह है कि काम के लिए एवजी नहीं मिलता है और प्रत्येक पोत पर

सीमित कू होता है जिससे अन्य क्षेत्र में काम पर प्रभाव हो सकता है । पोत जलयात्रा के लिए निकल पड़ने पर छुट्टी नहीं मिलती केवल शिफ्ट (पाली) के अनुसार काम करना पड़ता है । विभागीय कू अतिरिक्त समय पर काम लेने के बावजूद पर्याप्त समयोपरि भत्ते का भुगतान नहीं दिया जाता है । एक महीने में लगभग 200 घंटे का समयोपरि भत्ता देना न्यायोचित होगा । समयोपरि भत्ते की दर के संदर्भ में भी विवाद है । समयोपरि भत्ते की गणना इस प्रकार की जानी चाहिए :-

$$\text{मूल वेतन } \times 12 \times 1.5$$

$$44 \times 52$$

केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप का प्रशासन न केवल समयोपरि भत्ते के घंटे ही सीमित रखता है अपितु उसकी दर भी बहुत कम है ।

इसके विपरीत एफआरएसआर तथा केन्द्रीय सिविल सेवा नियमों में हम देख पाते हैं कि कर्मचारी उसके कामकाज का समय पूरा होने पर घर जाने के लिए स्वतंत्र हो जाते हैं , और उनमें यही सीमा भी दी गई है कि अधिकतम समयोपरि भत्ता महीने के दौरान किए कार्य के घंटों के एक तिहाई घंटों से ज्यादा का भुगतान नहीं किया जा सकता ।

जो गणना के उपरान्त 50 घंटे होता है । एफएसयूआई ने यह ध्यान में लाया है कि केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप ने इस बात को मान्यता देकर आदेश सं. 2/5/96 - पत्तन, दिनांक 30.11.1999 जारी किया है, जिसमें यह लिखा गया है कि, प्रशासन के पोतों नामित एम.वी. द्वीप सेतु , एम. बी. सुहेली तथा आईआईएफ पोत पर काम करने वाले कर्मिकों को सामान्य कार्य समय के अतिरिक्त समय में तथा छुट्टी के दिनों में भी यात्रा के दौरान जहाज का सुचारु प्रचालन सुनिश्चित करना होगा तथा सामान्य कार्य घंटों के अलावा तथा छुट्टी के दिन किए गए कार्य के बदले छुट्टी की मांग नहीं करेंगे और पारी की ड्यूटियों में कार्य करते हुए जहाज का सुचारु प्रचालन सुनिश्चित करेंगे तो उन्हें सामान्य कामकाज समय की गणना

करनी पड़ेगी तथा अवकाश की भी, और यह सुनिश्चित करना पड़ेगा कि तब पोत जलयात्रा पर निकल पड़े. जब यह सुनिश्चित करें कि वह ठीक तरह से कार्य करने पर प्रतिपूरक छुट्टी नहीं मांगेंगे ताकि जलयात्रा के दौरान बारी-बारी से काम कर के पोत आगे चलता रहे।

आई आई एफ, एम वी सुहेली और एम वी द्वीपक्षेतु जैसे जहाजों पर काम कर रहे प्रशासनिक कू के समयोपरि भत्ते के भुगतान का आदेश प्रशासक ने दे दिया है। समयोपरि भत्ते के लिए घंटे कार्यालय के सामान्य समय के पश्चात तथा अवकाश के दिन के लिए प्रचालन कार्मिकों की दर के अनुसार लागू होंगे। निजी क्षेत्र के कारारनामों इनकी तुलना में विपरीत है। उन्हें हर महिने में 300 घंटे का समयोपरी भत्ते का भुगतान करने की अनुमति है।

इसके विपरीत, आगे यह भी पाया गया है कि नौवहन क्षेत्र में उन्हें 102 दिवसों की प्रतिवर्ष मालिक-नाविक के करारनामों के अनुसार छुट्टी है। इसका कारण यह है कि याचिका कर्ता के मामलों पर उसकी योग्यतानुसार अधिकतम वर्ष में केवल 58 दिवस छुट्टी रहेगी (30 दिवसों की अर्जित छुट्टी तथा और 20 दिवसों की अर्ध वेतन छुट्टी तथा और 8 दिवसों की आकस्मिक छुट्टी) इसके अतिरिक्त वे वर्ष में लगभग 15 % चिकित्सा छुट्टी के भी हकदार है। इसका मतलब यह कि उन्हें 33% साधारण छुट्टी और अधिक 15% चिकित्सा छुट्टी, यानी गणना करने के पश्चात लगभग 48 % छुट्टी देय है। इसी कारण एफएसयूआई ने यह तर्कसंगत मांग की है कि रोस्टर प्रणाली अपनाएं जिसमें बारी बारी से श्रमिक पूल के सभी सदस्यों को रोजगार प्राप्त हो सके जो उनके पदों की संख्या से 1.5 गुणा होगा। एफएसयूआई ने आगे यह भी ध्यान में लाया है कि उनकी मांग यह केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन के प्रेस विज्ञप्ति संख्या एफ. नं. 1/10/91- पत्तन, दिनांक 24.9.91 के अनुरूप है जो इस प्रकार है :-

कि, लक्षद्वीप के प्रशासन के स्वामित्व वाले पोतों में पोत के लिए सभी श्रेणी के नाविकों की आवश्यकता पड़ेगी जैसे कि डेक / तथा इंजीन कू , यूटीलीटी हैंड, रसोईया, भण्डारी तथा भण्डारी मेट इत्यादि , इन सारे नाविकों का लक्षद्वीप में एक रोस्टर बनाने का प्रस्ताव है । इच्छुक सीडीसी धारक अपना नाम आवेदन-पत्र प्रस्तुत करते हुए पंजीकृत करा सकते हैं ।

श्री कांजीलाल का तर्क है कि वाणिज्य पोत अधिनियम की धारा 100 के अनुसार प्रत्येक कू पर कार्य करना हो तो करारनामें पर हस्ताक्षर करना कानूनी बाध्यता है । वे आगे कहते हैं कि, वाणिज्य पोत अधिनियम एक कानून है जो कानूनी दृष्टि में एफआरएसआर से भी श्रेष्ठ एफआरएसआर में मात्र कार्यान्वयन के आदेश मौजूद है । उनके विचार से सरकारी कर्मचारी जब पोत पर कार्य करने के करारनामें पर हस्ताक्षर करता है तब उस पर से एफआरएसआर प्रावधानों का नियंत्रण उठ जाता है । एफआरएसआर कू सदस्य पर जहाज से उतरने के बाद ही लागू होगी , परन्तु जब वह पोत पर होता है तब वह वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम में किए गए प्रावधान के अनुसार , करारनामें से बंध जाता है ।

श्री कांजीलाल कहते हैं कि एफआरएसआर नौवहन कर्मचारियों के लिए लागू नहीं है । इस संदर्भ में वे एफआर 3 का निम्नलिखित उद्धरण देते हैं ।

जब तक इन नियमों में या और किसी प्रावधान के अंतर्गत कोई अन्य प्रावधान न हो तब तक ये नियम उन सरकारी कर्मचारियों पर लागू नहीं होंगे जिनके कार्यों की प्रकृति सेना या नौवहन विनियम द्वारा अधिशासित हो ।

पांचवे वेतन आयोग की रिपोर्ट को पैरा 55.181 नौवहन कर्मचारियों का व्याख्या इस प्रकार करता है :

55.181 नौवहन कर्मचारी डेक कर्मचारी तथा इंजीन रूम कर्मचारी के श्रेणियों में माना जाता है । वे वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 तथा अंतरदेशीय पोत अधिनियम 1917 के अलावा केन्द्र सरकार के सिविल कर्मचारियों पर लागू नियमों से अधिशासित होंगे । उनकी प्रारंभिक नियुक्ति तथा पदोन्नति के लिए होना जरूरी है । अंतरदेशीय पोत अधिनियम

द्वारा निर्धारित तकनीकी शैक्षिक अर्हता लागू होगा के अनुसार पोत का पंजीकरण करने की निर्धारित प्रक्रिया के साथ साथ उनका वर्गीकरण जो इंजीन के अश्वशक्ति के अनुरूप तथा टनेज पर आधारित रहता है जिसमें नौसंचालन की जरूरत/आवश्यकता भी शामिल रहती है । वाणिज्य पोत अधिनियम में आगे यह भी लिखा है कि विभिन्न टनेज तथा अश्वशक्ति के पोतों के लिए विभिन्न श्रेणियों के नौवहन कर्मचारी की सेवा के लिए उनके पास सक्षमता प्रमाणपत्र होना भी आवश्यक है ।

रिपोर्ट के पैरा 55.182 में यह दिया गया है कि विभिन्न मंत्रालयों तथा विभागों के नौवहन कर्मचारियों की संख्या कितनी होनी चाहिए, केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप के प्रशासन के तहत विभागीय कू का नौवहन कर्मचारी में उल्लेख नहीं किया गया है ।

श्री कांजीलाल, पांचवे केंद्रीय वेतन आयोग पर निर्भर रहते हुए यह कहते हैं कि उनमें केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप के प्रशासन में काम कर रहे विशेष कर्मचारियों पर ध्यान नहीं दिया गया है जिन परिस्थितियों में उन्हें काम करना पड़ रहा उसकी पर्याप्त प्रतिपूर्ति बनाए गए करारनामों के अधीन कार्य करने पर ही हो सकती है । श्री कांजीलाल वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 के भाग VII की ओर ध्यान आकर्षित किया जिसमें नियुक्ति संबंधी सेवा की शर्तें, रोजगार अनुबंध नियुक्ति के अभिकरण, नाविकों के कल्याण संबंधी उपाय तथा नाविक और मालिक में विवाद टालने के लिए समझौता, इत्यादि मामलों का प्रावधान है । वाणिज्य पोत अधिनियम की धारा 100 और 101 जो करारनामा करती है अनिवार्य अपनी पसंद की कोई गुंजाइश नहीं रहती का पक्ष है कि प्रशासन का विभागीय कू करारनामों के आधार पर अपनी सेवाएँ सरकारी नौकरी छोड़ने के बाद ही कर सकता है कि सरकारी नौकरी के साथै साथ एक विधिमान्य नहीं होगा अतएव केन्द्र शासित प्रदेश लक्षद्वीप का यह कथन विधिसम्मत नहीं है कि अनुबंध आधारित नियुक्ति के लिए विभागीय कू को सरकारी नौकरी छोड़नी पड़ेगी । एफएसयुआई आगे यह ध्यान में ला रही है कि करारनामों पर हस्ताक्षर किए बिना नाविक जलयात्रा के लिए नहीं ले जाया जा सकता अन्यथा वाणिज्य पोत अधिनियम धारा 436(2) के तहत अनुक्रमांक सं. 22 और 23 में निर्धारित दण्ड के पात्र हैं

इसके आलावा धारा 101(2) (छ) के अनुसार निर्धारित मापदण्ड से कम के करारनामा करवाने पर ही दण्ड हो सकता है । आगे वह यह ध्यान में ला रहे हैं कि केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन भी समुद्री वाणिज्य विभाग द्वारा , एम. वी. द्वीप सेतु, एम. वी. हमीदथ बी और खदीजा बीबी 1998 से नाविकों को करारनामों द्वारा ही नियुक्त कर रहा है । इस प्रकार करारनामों पर लाये हुए नाविकों को प्रभारी सर्वेक्षक , समुद्री वाणिज्य विभाग , कोची कार्यालय द्वारा अवलोकनार्थ तथा उनके दस्तावेज प्रस्तुत करने के लिए बुलाया गया । उनमें यह पाया गया कि मूल मजदूरी कुल वेतन के कालम में भरी गई है । अन्य फायदे जैसे कि रसद भत्ता तथा अन्य भत्तों के कालम में कोई भी प्रविष्टि नहीं थी ।

चूंकि अब करारनामों करवाए जा रहे हैं उन्हें ठीक से लागू किया जाए ।

एफएसयूआई यह ध्यान में ला रही है कि वाणिज्य पोत अधिनियम की धारा 101 (2)(छ) तथा धारा 138 में केंद्र सरकार द्वारा पर्याप्त मात्रा में खाद्य सामग्री प्राप्त करने के लिए पर्याप्त धनराशि रसद भत्ते के रूप में उपलब्ध कराई जानी चाहिए भत्ते संबंधी प्रावधान किया गया है । जब 14.5.1998 को इस विषय पर केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप के प्रशासन के कर्मचारियों ने आंदोलन छेड़ा तब एफआरएसआर तथा सीसीएस नियम में किए गए सेवाशर्तों का ध्यान इन तथ्यों पर लाया गया कि उन्हें भी खाद्य भत्ते का भुगतान करें । केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन उन्हें यह सीधा भुगतान नहीं कर रहा है इसके बजाय सर्वप्रथम उन्होंने एससीआई को इस मद पर खर्च करने के लिए कहा और यह रकम मुआवजों के रूप में बाद में एससीआई को अदा की गई ।

एफएसयूआई केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन के निम्नलिखित आदेश पर गौर करना चाहती है जिससे केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन की विचारधारा व्यक्त होती है ।

केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासक, के पत्तन अधिकारी द्वारा जारी

आदेश सं. एफ. नं. 13/17/95- पत्तन ओपीआई दिनांक 14.5.1998 :-

प्रशासन द्वारा चलाए जाने वाले पोत के कर्मिंदल सदस्यों की यह मांग रही है कि उन्हें उच्च वेतन एवं भत्ते मिले । इन मांगों पर प्रशासन द्वारा समय समय पर विचार किया गया । यह पाया गया कि एससीआई द्वारा चलाए जाने वाले पोत पर काम करने वाले नाविकों की तुलना में उनकी मजदूरी बहुत कम है । अन्य पोत पर काम करनेवाले नाविकों के कर्तव्य लगभग समान हैं । दोनों के भत्तों में असमानता है । जहां एस सी आई द्वारा कू उपवृत्त कराया जाता है पोत के कर्मचारियों को रसद भत्तों का भुगतान किया जाता है । तथापि, केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन द्वारा चलाए जाने वाले जहाजों के कर्मचारियों को भारत सरकार की नियमावली अनुसार टी.ए./डी.ए. अदा किया जा रहा है । इस विषमता तथा कठिन सेवा शर्तों को दृष्टिगत रखते हुए संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप के प्रशासक ने एम.वी द्वीपसेतु तथा अंतर्द्वीप नौकाओं तथा एम.वी. सुहेली पोतों पर जलयात्रा के अंतर्गत काम करने वाले कू सदस्यों को 1.4.1998 से 120 रु प्रतिदिन की दर से रसद भत्ता प्रदान करने की अभिस्वीकृति प्रदान की है ।

परन्तु ऐसा करने के बावजूद वाणिज्य पोत अधिनियम का संपूर्ण अनुपालन नहीं किया जा रहा है, ऐसा एफएफयूआई ध्यान में ला रही है । प्रति दिन राशि 120/-रु. किस आधार पर यह स्पष्ट नहीं हो रहा है । यह भी स्पष्ट नहीं हो रहा है कि क्या यह भारत सरकार द्वारा अधिसूचित किए गए रसद खरीद प्रावधान के लिए पर्याप्त है । इसके आलावा एससीआई के समान पोत के कर्मचारियों को राशि रु. 250/- अदा किए जा रहा है अतः यह भुगतान पक्षपाती है । उनका मत है कि विभागीय कर्मिंदल के लिए इस भत्ते की राशि 190 रु.प्रतिदिन होनी चाहिए क्योंकि वे इसके अलावा वे देय यात्रा एवं दैनिक भत्ता भी प्राप्त कर रहे हैं ।

श्री कांजीलाल कहते हैं कि ऐसी बात नहीं है कि जिन पोतों पर विभागीय कर्मिंदल कार्यरत हैं वे बार बार जलयात्रा पर नहीं निकलते इसलिए उन पोतों पर काम करने वाले कर्मचारियों को अन्य क्रू कर तरह समान वेतन नहीं देना चाहिए । पोत की तैनाती पोत स्वामी के अधिकार-पक्ष में है । उनकी तैनाती समुद्र ताल में नहीं बल्कि सुदूर समुद्र (हाई सीज) में ही की जाती है । वे यह ध्यान में ला रहे हैं कि विचाराधीन 4 पोत , अंतरदेशीय पोत अधिनियम 1970 के अनुसार , अंतरदेशीय पोत नहीं है । इस संदर्भ में उनका कहना है कि ,

- 2(1) (क) अंतरदेशीय पोत अथवा अंतरदेशीय यांत्रिक तंत्र का पोत का मतलब वह पोत है जो किसी भी देश के अंतरदेशीय जल मार्ग में चलाया जा सकता है ।
- 2(1) (ख) अंतरदेशीय समुद्र का मतलब , नहर, नदी, झील अथवा नौचालन योग्य जलाशय ।
- 3(1) कोई भी अंतरदेशीय यांत्रिक तंत्र से बनाया गया पोत, सक्षम सेवा प्रमाणपत्र के बिना सेवा के लिए काम में नहीं ला सकता, जब तक उसे सेवा या जलयात्रा करने का प्रमाणपत्र जारी नहीं किया जाता ।

एफएसयूआई केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप की इस स्थिति को स्वीकार नहीं करता कि 4 पोतों के कर्मचारियों को यह विकल्प दिया जाए कि या तो वे सरकारी सेवा में रहें और सभी सरकारी नियंत्रण तथा विनियम स्वीकारें या फिर सरकारी सेवा से त्यागपत्र दे दें और इस व्यवसाय में प्रचलित सेवा शर्तों पर अनुबंध आधार पर नौकरी करें । यदि नाविक संघ इन पोतों पर कार्यरत क्रू सदस्यों का अनुबंध कराना चाहता है तो अनुबंध भारत सरकार के केन्द्रीय सिविल सेवा नियम तथा अन्य नियम एवं विनियम के आधार पर ही ऐसा किया जा सकता है ।

एफ एस यू आई. वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 की धारा 103 का यह मतलब निकाले जाने का भी विरोध करती है कि अधिनियम के तहत करारनामा और स्थाई रोजगार व्यवस्था दोनों साथ-साथ चल सकती ।

एफएसयूआई सुझाव देती है कि विद्यमान समस्या हल करने के लिए लक्षद्वीप प्रशासन के 4 पोतों की व्यवस्था उनके कर्मचारी सहित एससीआई को सौंप । कर्मचारियों को उनकी पूर्व सेवा के लिए संरक्षण मिले । यह राय एससीआई तथा केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप को दी । संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप प्रशासन तथा भारतीय नौवहन निगम ने समय पर अपने जबाब नहीं भेजे जिससे यह अधिकरण इस प्रस्ताव की उपयोगिता पर विचार कर सकता ।

केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप के प्रशासन द्वारा प्रस्तुत साक्ष्य :-

लक्षद्वीप के प्रशासन की ओर से गवाही देते हुए केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप के , पत्तन अधिकारी श्री अली मानिकफन यह दोहराते हैं कि सीसीएस नियमावली के तहत इन विशिष्ट पदों का सृजन करने पर ही विभागीय कर्मियों की नियुक्ति की गई है । अतएव, उनका वेतन एवं अन्य शर्तें सीसीएस नियमावली के नियंत्रणाधीन रहना आवश्यक है ।

वे ध्यान में ला रहे हैं कि विभागीय कर्मियों को नौवहन विनियमों के तहत नियुक्त नहीं किया गया नौवहन विनियमों के तहत नियुक्ति के लिए सीडीसी प्राप्त करने की आवश्यक अर्हता होती है । सीडीसी धारक होना इस नियुक्ति की शर्त नहीं थीं अतएव यह स्पष्ट है कि विभागीय कर्मियों के प्रावधान को ध्यान में रखकर विशिष्ट पदों के लिए नियुक्त किए गए हैं । जब तक कि वे सीसीएस विनियमों के तहत नियुक्त किए जा चुके हैं वे इस बात से इन्कार नहीं कर सकते कि वे सीसीएस विनियमों के नियंत्रण के बाहर नहीं हैं ।

विभागीय कर्मचारियों में विशिष्ट प्रकार के फायदे हैं जैसे कि रोजगार सुरक्षा, स्थाई नौकरी , पेंशन के फायदे , एलटीसी/एफटीसी, इत्यादि । अनुबंध आधारित सेवा में ऐसे

फायदे उपलब्ध नहीं हैं । आवेदक सरकारी नौकरी के फायदे और अनुबंध आधारित नौकरी के फायदे, दोनों लाभ के हकदार नहीं हो सकते ।

केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप का प्रशासन इस विकल्प के विरुद्ध नहीं है कि याचिकाकर्ता या तो सरकारी सेवा में रहे और विनियमों का पालन करते रहें या फिर अनुबंध आधारित नियुक्ति स्वीकार करें और उसके का लाभ उठाएं ।

वे आगे यह ध्यान में ला रहे हैं कि सीसीएस विनियम पोत कर्मचारियों द्वारा मैनिंग रोक नहीं लगाते और वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम सरकारी कर्मचारी की नियुक्ति पर रोक लगा सकता है । वे इस बात से डकार करते हैं कि एफआरएसआर, विभागीय कर्मियों को लागू करते समय असंदिग्ध हो जाता है । वे ध्यान में ला रहे हैं कि एफआरएसआर किसी विशिष्ट प्रकार की नौकरियों के लिए शैक्षिक अर्हता नहीं डाल रहा है इसलिए सीसीएस विनियम में सीडीसी के बारे में उल्लेख नहीं है । भर्ती नियमों में पद के लिए किन किन आवश्यकताओं की पूर्ति करनी पड़ती वह लिखा जाता है । वे कहते हैं कि एफएसयूआई की मांग से इन्कार किया जाता है क्योंकि संबंधित कर्मचारी सरकारी कर्मचारी है और वे एफआरएसआर तथा सीसीएस विनियमों को मद्देनजर रखते हुए उसके नियंत्रणाधीन है । वे आगे यह ध्यान में ला रहे हैं कि सरकारी प्रणाली में रोस्टर प्रणाली नहीं लाई जा सकती जिसमें बारी बारी से नाविकों को रोजगार उपलब्ध किया जाए । वह सरकारी सेवा में संभव नहीं है कारण वह नौकरी स्थाई सेवा के रूप में होती है जिसमें कर्मचारी पोत पर हो, समुंदर में हो या किनारे पे हो अपने नियमित वेतन एवं भत्ते के आहरण के लिए पात्र रहता है ।

श्री के. असोकन, सचिव (प्रशासन) केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन , यह बात स्पष्ट करते हैं कि सीसीएस विनियम विभागीय कर्मियों पर लागू करने के संदर्भ में संदिग्ध नहीं है । पांचवे वेतन आयोग ने विभागीय कर्मियों के बारे में सिफारिश दर्ज की है ।

एफएसयूआई ने यह आरोप लगाया है कि पांचवे वेतन आयोग ने याचिकाकर्ता की मांग पर कोई रिपोर्ट दर्ज नहीं की है। इस पर यह ध्यान में लाया जा रहा है कि वेतन आयोग प्रत्येक पद के लिए संशोधित वेतनमान की सिफारिश नहीं करता। सामान्य श्रेणियों के पद और उनको लागू होने वाले वेतन-मान पहली अनुसूची के भाग क में दिए गए हैं। रिपोर्ट के ख और ग भाग में विशेष सिफारिशों का उल्लेख मिलता है। केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन का एक पद, कारगो अधीक्षक, के बारे में भाग ग में अन्य पदों के वेतनमान के बारे में विशेष सिफारिश नहीं की गई है। भाग क में सिफारिश किए गए वेतनमान शेष - श्रेणियों के लिए पत्तन विभाग के उपलब्ध पदों के लिए, लागू कर दिए गए हैं। केंद्रशासित प्रदेशों के वेतनमान के संदर्भ में पांचवे वेतन आयोग के अनुभाग 5 के पैरा 104.4 में लिखा गया है कि :-

104.4 1968 तक संघ शासित प्रदेश के वेतनमान एवं भत्ते निकटवर्ती राज्यों के समान होते थे। तत्पश्चात् नीति बदल गई। वर्तमान में संघ शासित प्रदेश के कर्मचारियों के वेतन एवं भत्तों का स्वरूप केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों के समान है। हमें समानता की दृष्टि से केंद्रीय सरकार एवं संघ शासित प्रदेश के समकक्ष पदों को तुलनात्मक वेतनमान देने का प्रयास करना है। तथापि संघ शासित प्रदेश में कुछ विशेष क्षेत्र के पदों के समान पद केंद्रीय सरकार में नहीं हैं तथापि जहां तक हो सके ऐसे पदों के वेतनमान निकटवर्ती राज्यों के समान रखे गए हैं।

104.5 हमें केंद्रीय सरकार अथवा अन्य संघ शासित प्रदेशों के समकक्ष पदों के समान वेतनमान को लेकर अनेक मांगे प्राप्त हुई हैं। यद्यपि हमने विभिन्न संघ शासित प्रदेशों के समकक्ष पदों को समान वेतन देने का प्रयास किया है तथापि उस पद के लिए रखी गई शैक्षिक योग्यता अथवा सौंपा गया कार्यभार एवं जिम्मेदारी अलग-अलग होती है अतः यह हमेशा मुमकिन नहीं होता।

वेतन आयोग ने विभागीय कर्मियों के लिए पूर्व संशोधित वेतनमान का 3.25 गुना वेतनमान दिनांक 01.01.1996 से लागू किया है, वह निम्न प्रकार है :-

पांचवे वेतन आयोग की रिपोर्ट के लागू होने के पश्चात संशोधित वेतनमान के ब्यौरे :

पदनाम	पूर्व संशोधित वेतनमान	संशोधित वेतनमान
आई आई एफ कर्मिंदल	रु. 950-20-1150 द.रो. 25-1400	रु.3050-75-3950-80-4590
डेक कर्मिंदल	रु. 800-15-1010-20-1150	रु. 2650-65-3300-70-4000
इजन कर्मिंदल	रु. 800-15-1010-20-1150	रु. 2650-65-3300-70-4000
ग्रीजर	रु. 800-15-1010-20-1150	रु. 2650-65-3300-70-4000
वरिष्ठ सरंग	रु. 1350-30-1440-40-1800 द.रो.50-2200	रु. 4500-125-7000
समुद्री इंजिन चालक	रु. 1320-30-1560द.रो 40-2040	रु. 4000-100-6000
सारंग	रु. 1320-30-1560द.रो 40-2040	रु. 4000-100-6000
साधारण कर्मिंदल	रु. 950-20-1150 द.री. 25-1400	रु.3050-75-3950-80-4590
रसोइया (सुहली)	रु. 800-15-1010-20-1150	रु. 2650-65-2660-60-3200
टोपाज	रु. 750-12-870-14-990	रु. 2550-55-2660-60-3200
यूटीलिटी हैण्ड	रु. 750-12-870-14-990	रु. 2550-55-2660-60-3200
टिंडल	रु. 1150-25-1500	रु. 3050-75-3950-80-4590

उन्होंने सूचित किया कि विभागीय कर्मचारियों को विभिन्न प्रकार का काम समय-समय पर सौंपा जाता है। पोत पर काम करने वाले कर्मचारी पोत तथा समुद्र-तट एवं पोत पर चक्रानुक्रम में काम करते हैं। साधारणतः कर्मियों के अनुरोध के अनुसार वहां का चक्रक्रम होता है। श्री कोया, उप निदेशक (आपूर्ति एवं परिवहन), संघ शासित प्रदेश लक्षद्वीप राज्य के प्रशासन ने बताया कि एम.बी. सुहेली 'कवरत्ती' स्थान पर तैनात टैंकर है। वह लगून के अंत तक जाकर एम.वी. भारत सीमा एवं एम.वी. टीपू सुलतान दोनों पोतों से बंकर उठाकर 'कवरत्ती' जेट्टी पर वापस लौटती है। प्रत्येक यात्रा केवल तीन घंटों की होती है। एम.बी. सुहेली आंतर द्वीपीय नौकाओं को इंधन देती है।

एम.वी. 'हमीदा बी' एवं 'खादीजा बीवी' के संदर्भ में श्री कोया ने बयान दिया कि इन आंतरद्वीपीय नौकाओं की यात्रा केवल एक दिन में होती है। वह प्रायः शुक्रवार एवं रविवार को नहीं चलाई जाती। इन दोनों पोतों पर रसोई की सुविधा अथवा कर्मियों को रहने की जगह नहीं है, अतः प्रायः रात को नौचालन टाला जाता है। वह करीबन 'कवरत्ती' से सुबह 9 बजे निकलकर विभिन्न स्थानों पर जाकर उसी दिन शाम 5 बजे वापस लौटती है।

मरम्मत के बाद वह सुबह 6 बजे से द्वीप तक 220 समुद्री मील का अंतर एक दिन में करती है। वह केवल सामान्य मौसम में ही यात्रा के लिए निकाली जाती है। "अंद्रोथ" सबसे दूर का द्वीप है जो करीबन 60 समुद्री मील पर है। वह "मिनिको द्वीप" नहीं जाती, क्योंकि वह 140 समुद्री मील दूर है एवं अवागमन में एक दिन से अधिक समय लगता है। बरसाती मौसम में आंतरद्वीपीय नौका चलाई नहीं जाती। बरसाती मौसम के दौरान वह लगून्स में न रहकर मरम्मत के लिए भेजी जाती है।

श्री. कोया ने बताया कि प्रायः प्रतिवर्ष एम.वी. 'द्वीप सेतु' के नौचालन की अवधि 16 सितंबर से 15 मई होती है। यह पोत 'कोझीकोडी' स्थान पर स्थान से चलाया जाता है।

प्रत्येक यात्रा की अवधि सामान्यतः तीन दिनों की होती है। एम वी "द्वीप सेतु" पर 13 विभागीय कर्मिदल तैनात है परंतु उनके लिए सेवा काल की कोई अवधि निर्धारित नहीं की है। सामान्यतः पूरे 8 महीनों के अच्छे मौसम में काम करते हैं। खराब मौसम के आखरी 4 महीने एम वी 'द्वीप सेतु' 'कोझीकोडी' या 'कोची' में लंगर डालता है।

इस अवधि में कम से कम 5 या 6 व्यक्तियों को पोत पर ठहराया जाता है, और शेष इच्छुक व्यक्तियों को उनकी इच्छा के अनुसार तट पर भेजा जाता है। तथापि मरम्मत के लिए पोत 'कोची शिपयार्ड' में भेजा है तो अब कर्मिदल को न रोक रखने के अनुदेश है। उपर्युक्त के अनुसार श्री. कोया ने बताया कि एम. बी. "सुहेली", एम. वी. "हमीदथ बी" एवं एम. वी. "खादीजा बीवी" पर कार्यरत कर्मिदल प्रायः रोज घर जा सकते हैं, केवल एक या दो व्यक्तियों को पोत पर रात्रि का पहरा देने के लिए ठहराया जाता है।

अन्य दस्तावेज :- प्रभारी सर्वेक्षक, स.वा.वि., कोची ने उनके पत्र दि. 02.2.2000 सं.

2एसजी-(152) के अनुसार सुनिश्चित किया है कि -

एम.वी. "खादीजा बी" एवं एम.वी. "हमीदथ बीवी" इस प्रकार निर्मित पोत है कि उन्हें अच्छे मौसम में ही चलाया जा सकता है। "ख" प्रमाणपत्र के प्रतिबंधों के कारण एम.वी. द्वीपसेतु भी केवल अच्छे मौसम के दौरान ही द्वीपसमूहों एवं वापसी के लिए चलाया जा सकता है।

एम.वी. हमीदथ बी एवं एम.बी. खादीजा बीवी, अंतरद्वीप नौकाएं सुबह कवरत्ती से निकलकर अंद्रोथ, क्लिटन, कल्पवी, अगत्ती, अमिनि, कदतथ, चेटलत एवं बित्रा जैसे द्वीपों से होकर शाम को वापस लौटती है। भारतीय समुद्र तट के आसपास अच्छे मौसम एवं खराब मौसम के संदर्भ में राजपत्रित अधिसूचना की प्रतिलिपि भेजी जाती है।

(ज) अच्छा मौसम याने

अरब सागर में अच्छा मौसम 1 सितंबर और 31 मई को होता है।

(झ) खराब मौसम याने

अरब सागर में खराब मौसम 1 जून से 31 अगस्त तक होता है।

चूंकि अंदमान निकोबार प्रशासन के अंतर्गत नाविकों की सेवा स्थितियों के संबंध में दोनों पक्षों के मतों में विरोधाभास है इसलिए अधिकारिक सूचना अंदमान निकोबार प्रशासन से इकट्ठा की गई।

अंदमान एवं निकोबार के पोतों का प्रबंधन करने के लिए तीन प्रकार के नाविकों की सेवाएं ली जाती हैं एवं उनकी शर्तें निम्नलिखित होती हैं।

1. तटवर्तीय द्वीपीय सैक्टर से चलने वाले पोत -

उपर्युक्त पोतों पर कार्यरत नाविकों पर नेशनल मेरीटाईम बोर्ड का करार लागू होता है। उनको ठेके पर रखा जाता है।

2. अंतर द्वीपीय सैक्टर से चलने वाले पोत -

उनको भी ठेके पर रखा जाता है एवं अंदमान-निकोबार प्रशासन एवं हिंटरलैंड सीमेन युनियन के बीच के करार को अमल में लाते हैं।

3. अंतर्द्वीप, तटवर्ती क्षेत्र हार्बर फैरी सर्विसेस (विभागीय कर्मिंदल) के बीच चलने वाले पोत

वे अंदमान एवं निकोबार के प्रशासन के स्थाई कर्मचारी होते हैं और भारत सरकार (सीसीएस नियमावली) के विनियम और नियम के नियंत्रणाधीन होते हैं।

उपर्युक्त से यह बात उभर आती है कि अंदमान तथा लक्षद्वीप के विभागीय कर्मिंदल सदस्यों को छोटे मार्गों पर रखा गया है।

भारतीय नौवहन निगम लि. ने अपने पत्र सं. एफपीसी/एचटी/2000 दिनांक 31 जनवरी, 2000 द्वारा इस बात की पुष्टि की है कि,

"वे उनके पोत के देशीय व्यापार के लिए लक्षद्वीप पत्तन तक पहुँचने वाले पोत के नाविकों की सेवा शर्तें ईनसा/जहाजी मजदूर यूनियन द्वारा किए गए करारनामे के तहत नियंत्रित करते हैं जिनकी कार्य अवधि 1996-98 थी जो दिनांक 31.3.98 को समाप्त हुई है"।

आप की इच्छानुसार हम यहां एक विवरण संलग्न कर रहे हैं जिसमें वर्ष 1996-98 के लिए नाविक/हेम्समेन श्रेणी के मजदूरी का नमूना दर्शाया गया है :-

ब्योरा	1996-98 इनसा
मूल वेतन	2720
छुट्टी/अवकाश मजदूरी	771
वरीयता अदायगी	125
संकीर्ण अदायगी	1185
तटवर्ती भत्ता (25%)	680
बोनर्स (15%)	408
समयोपरि भत्ता (170 घंटे)	3638
अवकाश में जीवन उपाय	850

भविष्य निधि (12%)	576
ऐच्छिक दान (8.33%)	400
कल्याण निधि	175
पेंशन एवं अनुदान	450
कार्यकाल पोषाक	83
पोत पर रसद जुटाना	4050
कुल (क)	16111
अन्य भत्ते :-	
पोत अनुरक्षण	120
बॉयलर/स्कॅवेंज	75
बदबूदार सामान भत्ता	30
राष्ट्रीय अवकाश	107
सातत्यता भत्ता	54
सातत्यता/जीवन रक्षा	120
चिकित्सा मजदूरी/उपाय	211
पत्तन यातायात	60
वापस भेजना	80
समयोपरि भत्ते में फर्क (16 घंटे)	3424
कुल (ख)	4281
कुल (क) + (ख)	20392

मिले हुए सभी रिकॉर्ड पर विचार हो रहा है। जो प्रश्न उभर कर आये वह निम्नप्रकार है।

क्या वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 की धारा 3(42) के तहत केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन के विभागीय कर्मियों को नाविक माना जाय --

यह पाया गया है कि केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन के पोत, वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 के तहत पंजीकृत किए गये हैं। वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 की धारा 3(42) कहती है :-

3(42)"नाविक का मतलब प्रत्येक व्यक्ति पायलट, प्रशिक्षक कप्तान को छोड़ कर जिसे इस अधिनियम के तहत कर्मियों के रूप में पोत पर नियुक्त किया गया है, मास्टर इसमें शामिल माना जाएगा।

अतएव, यह दिखाई पड़ता है कि केंद्रशासित प्रदेशलक्षद्वीप के प्रशासन के पोत पर काम करनेवाले विभागीय कर्मिंदल वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 की धारा 3(42) के तहत नाविक माने जाएंगे।

नाविक संघ की यह भी मांग है कि धारा 3(42) के तहत उन्हें नाविक माने जाने के परिणामस्वरूप देशीय व्यापार करारनामे के अनुसार उन नविकों के वेतन एवं भत्ते निश्चित किये जाने चाहिये जिस प्रकार से गैर सरकारी - पोत पर काम करने वाले नाविकों के लिए लागू है। आगे यह साक्ष्य भी मिलता है कि लक्षद्वीप क्षेत्र के, यानि देशीय व्यापार करारनामे पर काम करनेवाले कर्मचारियों को सरकारी सेवा में काम करनेवाले कर्मचारियों से ज्यादा परिलब्धियां मिल रही हैं। संघ द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना से इस बात की जानकारी मिलती है कि समयोपरि भत्ता के अदायगी तथा रसद भत्ते में भी फर्क है (जो 300 घंटे समयोपरि भत्ते निश्चित किया गया है, और सरकारी सेवा में किसी भी परिस्थिति में महीनों के घंटों के 1/3 से अधिक न जाने पर सख्त नियंत्रण है। इसके विपरीत सरकारी सेवा में टी.ए / डी.ए के लिए पात्र रहना। यह करारनामों से बात स्पष्ट दिखाई देती है कि उनके लिए वर्ष में 102 दिवस अवकाश है और इसके विपरीत सरकारी सेवा में वर्ष में 58 दिवस अवकाश है परन्तु गैर सरकारी क्षेत्र के नाविकों को सरकारी सेवा के रोजगार सुरक्षा और उसमें सातत्य के लाभ नहीं हैं। वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 की धारा 103 (3) कहती है कि देशीय व्यापार पोत के नाविकों के करारनामों पर नाविकों को 9 महीने से ज्यादा रोजगार नहीं मिलता। स्पष्टतः लगातार 9 महीने पोत पर काम करनेवाले नाविकों को अपने परिवार से लगातार 9 महीने दूर रहना पड़ता है और वे नाविक परिवार जीवन से वंचित हो जाते हैं। तथापि मांग - पूर्ति नाविकों में रोजगार संतुलन ठीक नहीं रखता और न ही गैर - सरकारी क्षेत्र के नाविक अपनी मर्जीनुसार पोत पर पुर्ननियुक्ति कर पाते हैं। दूसरे शब्दों में कहा जाए तो स्थाई नियुक्ति और धारा 103(3) के प्रावधान का भी लाभ उठाना एक ही समय में नहीं होगा। जैसे कि नागेंद्र सिंह (1979) ने अपनी पुस्तक "मैरीटाईम लॉ ऑफ इंडिया" में लिखा है :-

नाविकों को उनके रोजगार में सातत्य नहीं मिलती तथापि अधिकारियों के मामलों में ऐसा है। उन्हें नियमित रूप से 6 से 9 महीने तक के लिए पोत पर नियुक्ति मिलती है। भारतीय नाविकों की संख्या की तुलना में नियुक्तियां बहुत कम होती हैं।

उत्तर में संघ का कहना है कि नाविक रोजगार कार्यालय के 1986 के नियम 42 द्वारा पोत मालिक स्थाई नाविक अपने पास रख सकते हैं तथापि इस क्षेत्र में यह सुनिश्चित करना कि उन्हें सातत् रोजगार मिले संभव नहीं है और अनिश्चित काल के लिए, या लगातार महीने के बाद रोजगार के लिए प्रतीक्षा करनी पड़ती है। केन्द्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप ने कहा है कि उनकी यह बेरोजगारी अवधि एक वर्ष तक हो सकती है और अगली नियुक्ति तक की अवधि के लिए उन्हें रिटेनर भत्ते की अदायगी ही मात्र की जाए जो उनके पोत पर मिलने वाले वेतन एवं भत्ते की तुलना में बहुत कम होती है।

इसके विपरीत विभागीय कर्मिंदल की स्थिति यह है कि उन्हें सेवानिवृत्ति तक रोजगार सुरक्षा रहती है। और आगे यह बात भी है कि वे समुद्र में हों या किनारे पर हों उनको नियमित रूप से अपना वेतन एवं भत्ते मिलते रहते हैं। इसका मतलब यह है कि उन्हें अपने वेतन में पोत किनारे पे होने के कारण कटौती नहीं होती। विभागीय कर्मिंदलो को निवृत्ति के पश्चात भी लाभ मिलते रहते हैं। जैसे कि मंहगाई से जुड़ा हुआ पेंशन एवं उपदान। इसके साथ साथ वे आवास के लिए पात्र होते हैं, चिकित्सा सुविधाएं उनके लिए उपलब्ध कराई जाती हैं। एलटीसी / एफटीसी, आवास के लिए कर्ज / ऋण मिलता है जो देशीय व्यापार पोत के करारनामे के तहत प्राप्त नहीं है।

नावों की कमी नहीं है पर आपको किसी एक पर ही चढ़ना होगा। विभागीय कर्मिंदलो को पर्याय खुला है। यह बात ठीक नहीं है कि विभागीय कर्मिंदलों को सरकारी नौकर रहकर नौकरी की सुरक्षा भी मिले और निजी क्षेत्र के अनुसार वेतन और भत्ते भी मिलें। विभागीय कर्मिंदलो को इन दोनों में से किसी एक पैकेज को स्वीकार करना है, विपरीत परिणाम होने की स्थिति टालने की दृष्टि से दोनों तरफ से फल खायेंगे तो देखे, दोनों एक साथ स्वीकार करना अस्वीकृत है। विभागीय कर्मिंदल अगर पा रहे पैकेज से असंतुष्ट है तो सरकारी नौकरी से इस्तीफा दे और निजी क्षेत्र के नाविक बनकर रोजगार प्राप्त करे।

अधिकरण अपने निर्णय में अंततः यह कहता है कि केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन के पोत पर काम कर रहे विभागीय कर्मिंदल के कर्मचारी, वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 की धारा 3(42) के तहत नाविक भी हैं और उसके साथ साथ सीसीएस विनियमावली के तहत सरकारी कर्मचारी भी हैं ।

अगर विभागीय कर्मिंदल नाविक है, तो क्या उन पर अधिनियम का भाग VII लागू होगा? यह माना गया है कि केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप के प्रशासन में पोत पर काम करने वाला विभागीय कर्मिंदल, वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 की धारा 3(42) के तहत "नाविक" है । संघ ने कहा है कि अधिनियम का भाग VII इन नाविकों पर लागू करे । अधिनियम का भाग VII नाविकों के रोजगार के संदर्भ में शर्तें क्या है बतलाता है । इसका निरूपण इसलिए किया गया है ताकि पोत स्वामी अपने पोत पर नियुक्त किए जाने वाले नाविकों के उनके असंगठित स्वरूप के कारण उनका शोषण न कर सके उनकी सुरक्षा के लिए एक व्यापक पैकेज बनाया गया है । यह विभागीय कर्मिंदलों को बिलकुल लागू नहीं है जबकि उनकी नियुक्ति सीसीएस नियमावली के तहत बनती है जिसमें सविधान द्वारा सुरक्षा प्रदान होती है । सरकारी कर्मचारी होने के नाते उन्हें पोत पर जलयात्रा के लिए अथवा तटवर्ती नियुक्ति दी जाती है । सर्वप्रथम सीसीएस नियमावली के तहत सरकारी कर्मचारी होने के नाते विभागीय कर्मिंदलों को सेवा के रूप में पोत पर प्रवेश मिलता है । संघ के 46 में से 8 सदस्यों का कहना है कि उन्हें सी डी सी जारी की जानी चाहिए परन्तु अधिकांश के पास पोत पर काम करने लायक योग्यता भी नहीं है । इसका मतलब यह है कि वे सरकारी कर्मचारी पहले हैं और उसके बाद नाविक ।

विभागीय कर्मिंदलों ने सीसीएस विनियमावली में किए गए व्यापक पैकेज में काम करने की स्वीकृति दी । अगर उनमें कोई सुधार लाना है तो वह सीसीएस नियमावली के तहत उसको ध्यान में रखकर लाना है । साविधिक व्यवस्था सीसीएस नियमावली में से वे अपने फायदे के लिए कोई अंश प्रयोग में नहीं ला सकते । सीसीएस नियमावली अपने आप में एक

प्रकार का व्यापक पैकेज है और सीसीएस के अंतर्गत रहते हुए वे किसी अन्य शर्तों पर रोजगार पाने की अपेक्षा नहीं कर सकते जिस तरह एनएमबी करारनामा इत्यादि में व्यापक पैकेज हैं। अर्थात् दोनों में कुछ फायदे तथा नुकसान हैं।

संघ ने इस सिद्धांत को अपनाया है कि अगर सांविधिक रचना और प्रशासनिक आदेश तथा नियमावली एक दूसरे से टकरा रही है तो सांविधिक रचना को अपनाना है। वाणिज्य पोत अधिनियम या सीसीएस नियमावली और एफआरएसआर वे एक दूसरे से संपूर्ण रूप से विपरीत नहीं हैं। केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप के प्रशासन ने बात ध्यान में लाई है कि सीसीएस नियमावली के तहत सरकारी कर्मचारियों को पोत पर काम करने में सरकारी कर्मचारियों को पोत पर काम करने से रोका नहीं गया है और न वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 नाविकों को पोत पर काम करने में सरकारी कर्मचारी होने के नाते रोक लगाई है और न ही उन्हें देशीय व्यापार करारनामों के तहत वेतन का भुगतान करने पर रोक लगाई है।

चूंकि सीसीएस नियमावली अपने आप में व्यापक प्रतिपूर्ति पैकेज है और सीसीएस नियमावली तथा वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 दोनों के बीच काफी समानता है। जहां सांविधिक और प्रशासनिक आदेशों में विरोधाभास हो वहां सांविधिक आदेश माने जाने चाहिए किंतु वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम 1958 की धाराएं जो विभागीय कर्मिंदल के सरकारी कर्मचारी होने अथवा सीसीएस नियमा की अधीनता पर प्रश्न खड़ा करते हों तो अधिनियम की धारा 455 (2) के तहत अधिसूचना जारी कर उन्हें लागू होने से रोक दिया जाना चाहिए क्योंकि विभागीय कू सबसे पहले सरकारी कर्मचारी हैं।

उदाहरण के लिए देखा जाए तो वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम 1958 के तहत नाविक पर अनुशासनात्मक कार्रवाई उसके नाविकपाल द्वारा की जाती है। परंतु इसके विपरीत सीसीएस (सीसीएन्डए) विनियमों के तहत विभागीय कर्मिंदलों पर अनुशासनात्मक कार्रवाई की जाती है। अतएव धारा 455(2) के तहत एक अधिसूचना जारी करना आवश्यक है जिसमें विभागीय कर्मिंदलों को वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 की धारा 190 से 211 में उल्लिखित अनुशासन संबंधी प्रावधानों से छूट मिले।

अधिनियम के भाग vii की सरसरी तौर पर जांच से पता चलता है कि भाग vii. के निम्नलिखित उपभागों को अधिसूचना द्वारा छूट प्रदान की जा सकती है। तथापि, यह सिफारिश की जाती है कि धारा 455(2) के अंतर्गत अधिसूचना जारी करने के पहले और अधिक जांच की जाए।

भाग vii के उपभाग का विवरण	धारा	सरकारी जहाजों के विभागीय क्रम के संबंध में लागू होने वाली सिफारिश
जन संयोजन स्केल का विवरण	धारा 88	धारा लागू क्योंकि केन्द्रीय सिविल सेवा और मूल नियम अनु.नि में किये गये प्रावधानों से कोई टकराव नहीं
नाविक पाल	धारा 89 धारा 90	धारा में छूट क्योंकि के.सि. से. नियमों के दायरे में स्थायी रोजगार के अंतर्गत रखना और हटाना अप्रासंगिक है
समुद्री सेवा की शिक्षता	धारा 91 से धारा 94	के.सि.से. नियमों के अंतर्गत रोजगार अप्रासंगिक धारा में छूट
नाविक रोजगार कार्यालय	धारा 95 से धारा 97	धारा में छूट क्योंकि के.सि.से. के नियमों के दायरे में स्थायी रोजगार के अंतर्गत रखना और हटाना अप्रासंगिक है
नाविक रखना	धारा 98 से धारा 108	धारा में छूट क्योंकि के.सि.से. के नियमों के दायरे में स्थायी रोजगार में रखना और हटाना अप्रासंगिक है
युवकों को रोजगार	धारा 109 से धारा 113	धारा में छूट क्योंकि के.सि.से. नियमों के दायरे में स्थायी रोजगार में रखना और

		हटाना अप्रासंगिक है
भारतीय जहाजों के अलावा जहाजों के मास्टरो द्वारा नाविक रखना	धारा 114 से धारा 117	धारा में छूट क्योंकि केसिसे नियमों में स्थायी रोजगार अप्रासंगिक है
नाविकों को हटाना	धारा 118 से धारा 124	धारा में छूट क्योंकि केसिसे नियमों के में स्थायी रोजगार में लगाना और हटाना अप्रासंगिक है
वेतन का भुगतान	धारा 125 से धारा 134	धारा में छूट क्योंकि केसिसे और मू.नि तथा अनुपूरक नियम द्वारा नियमित होता है
अग्रिम एवं वेतन आवेदन	धारा 135 से धारा 144	धारा में छूट क्योंकि केसिसे और मू.नि तथा पूरक नियम द्वारा नियमित होता है
वेतन वसूली के तरीके	धारा 145-148	धारा में छूट क्योंकि केसिसे नियम और मू. नि अनुनियम द्वारा नियंत्रित होता है
सविदाओं को निरस्त करने के लिए न्यायालयों की शक्ति	धारा 149	धारा में छूट क्योंकि केसिसे के नियम और मूल नियम द्वारा नियंत्रित होता है
नाविकों और नियोक्ताओं के बीच विवाद	धारा 150-151	धारा में छूट क्योंकि केसिसे के नियम और मूल नियम तथा अनुपूरक नियम द्वारा नियंत्रित होता है
मृत नाविकों और प्रशिक्षुओं की सम्पत्ति	धारा 152 से धारा 160	धारा लागू होती है क्योंकि सी.सी.एस.ओ. एफ.आर.एस.आर. के प्रावधानों की इसमें कोई असमानता नहीं
पीडित नाविक	धारा 161 से धारा 167	धारा में छूट क्योंकि सीसीएस नियमों की प्रचलित विधि के अनुसार स्थायी रोजगार के अंतर्गत लगाने और हटाने की बात अप्रासंगिक नहीं है

रसद स्वास्थ्य तथा आवास	धारा 168 से धारा 177 (क)	धारा लागू होती है क्योंकि सीसीएस और एफआरएसआर नियमों के प्रावधानों से इसमें कोई असमानता नहीं है
वाद्ययानिका के संबंध में नाविकों को संरक्षण के लिए विशेष प्रावधान	धारा 178 धारा 183	धारा लागू होती है क्योंकि सीसीएस और लागू होती है क्योंकि सीसीएस और एफआरएसआर नियमों के प्रावधानों से इसमें कोई असमानता नहीं है
अन्य मामालो में नाविकों के संरक्षण के संबंध में विशेष प्रावधान	धारा 184 से धारा 189	धारा लागू होती है क्योंकि सीसीएस और एफआरएसआर नियमों के प्रावधानों से इसमें कोई असमानता नहीं है
अनुशासन के लिए प्रावधान	धारा 190 से धारा 211	धारा में छूट क्योंकि विभागीय कू सीसीएस नियमों और एफआरएसआर के अन्तर्गत आते हैं
अधिकारिक लॉग्स	धारा 212 से धारा 217	धारा लागू होती है क्योंकि सीसीएस (सी.सी.ए) और एफआरएसआर नियमों के प्रावधानों से इसमें कोई असमानता नहीं है
नाविकों के लिए राष्ट्रीय कल्याण बोर्ड	धारा 218	धारा में छूट क्योंकि सीसीएस नियमों के अधीन स्थायी रोजगार के सेवा में लगाने या हटाने की बात प्रासंगिक है

क्या लक्षद्वीप के संघ शासित प्रदेश प्रशासन को विभागीय कू के साथ करारों

का निष्पादन करना चाहिए ।

वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 2(1) में कहा गया है कि अधिनियम भारत में कहीं पंजीकृत पोत पर लागू होगा । परंतु ए.बी. गांधी (1975) ने कमेंट्री ऑन मर्चेंट शिपिंग एक्ट नामक अपनी पुस्तक में लिखा है कि ,

" वाणिज्य पोत अधिनियम सरकारी पोतों या उन विदेशी पोतों पर लागू नहीं होता जो अलाभकारी कार्यों में लगे हैं । इंग्लैंड में वाणिज्य पोत अधिनियम राजपरिवार के पोतों पर लागू नहीं होता बशर्ते कि स्पष्ट रूप से पोत के बारे में यह विनिर्दिष्ट हो फिर भी, राजपरिवार वाणिज्य पोत अधिनियम के प्रयोजनार्थ ब्रिटिश पोतों को सरकारी पोतों के रूप में पंजीकृत करने के लिए विनियमन करने का आदेश परिषद द्वारा दिलवाया सकता है तथा वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम आदेशों द्वारा लागू अपवादों तथा संशोधनों सहित उस विनिय के अनुसार पंजीकृत पोतों पर लागू होता है । "

यद्यपि यह आवश्यक नहीं है कि अधिनियम की धारा 21, 22 जोकि सरकारी पोतों को पंजीकृत करने के लिए है, के अन्तर्गत सरकारी पोतों को पंजीकृत करवाया ही जाये तथापि सरकारी पोतों के पंजीकरण के लिए धारा 73 का प्रावधान किया गया है । तत्पश्चात् सरकारने वाणिज्य पोत अधिनियम (भारतीय पोतों का पंजीकरण) नियम 1860 सरकारी पोतों के पंजीकरण के लिए बनाए है । संघ शासित प्रदेश प्रशासन लक्षद्वीप के विभागीय कू वाले चार पोतों को तदनुसार पंजीकृत किया गया है ।

यद्यपि अधिनियम की धारा 455(2) में सरकारी पोतों को पूर्ण या अंशिक रूप से छूट प्रदान की है अधिनियम की धारा 456(1) में पोतों की कुछ श्रेणियोंको छूट प्रदान करने की सामान्य शक्तियां निहित हैं तथापि, संघशासित प्रदेश लक्षद्वीप के स्वामित्व वाले चारों पोतों के बारे में धारा 445(2) या 455(1) के अन्तर्गत कोई अधिसूचना जारी नहीं की गई है ।

धारा 100 में व्यवस्था है कि 200 टन से कम के घरेलू व्यापार में लगे पोतों को छोड़कर भारतीय पोतों पर कू के तैनाती से पहले करारों का निष्पादन होना चाहिए । इससे यह विदित होता है कि कू के साथ करार निष्पादित किये जाने की बात जहाजों , यथा एम.वी. द्वीपसेतु, एम.वी. हमीदथ बी तथा एम.वी. खदीजा बीबी के मामलों में बाध्यकारी है । चौथा पोत एम.बी. सुहेली न सिर्फ 200 टन से कम है बल्कि धारा 3(16) में दी गई है परिभाषा के अनुसार घरेलू पोत है इसलिए वाणिज्य पोत अधिनियम की धारा 100 इसपर लागू नहीं होती । इस प्रकार वर्तमान कानून के अनुसार वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 की धारा 100 और 101 के अनुसार संघ शासित प्रदेश लक्षद्वीप के लिये यह बाध्यकारी हो जाता है कि वह अपने तीनों जहाजों एम.वी. द्वीपसेतु , एम.वी. हमीदथ , एम.वी. खदीजा बीबी जो उनके स्वामित्व में हैं, पर कार्यरत कू के साथ करार निष्पादित करे । इस तमाम कार्यवाही से एक बात सामने आती है कि कानून द्वारा विहित प्रारूप में तीनों पोतों एम. वी. द्वीपसेतु , हमीदथ बी और खदीजा बीबी विभागीय कू के बीच छह माह की अवधि के लिये नेमी रूप से यह करार अभी हस्ताक्षरित किया जा रहा है । इस प्रारूप में भोजन सामग्री भत्ता, जुर्माना और दण्ड समुद्री यात्रा ब्यौरा आदि की प्रविष्टियां करार निष्पादित होने के पहले नहीं की जा रही हैं ।

संघ शासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन की ओर से यह उल्लेख किया गया है कि धारा 100 और 101 के अनुसार उन्हें ऐसा करार निष्पादित करने पर कोई आपत्ति नहीं है यदि सीसीएस नियमों के विभागीय कू के लिए विशिष्ट रूप से ऐसा किया गया है। संघ ने इसपर आपत्ति की। उनकी मांग है कि यूनियन और पोत मालिकों के बीच करार के अनुसार प्रतिपूर्ति की जाये। यूनियन का कहना था कि कू को शिपमास्टर के अनुशासनात्मक नियंत्रण में रखा जाना चाहिए। यूनियन का यह भी तर्क था कि विभागीय कू के लोग धारा 3(42) के अनुसार जहाज पर पहुँचते ही नाविक का अवतार ले लेते हैं और जमीन पर आते ही सीसीएस नियमों के तहत पदावनत होकर सरकारी कर्मचारी बन जाते हैं। यूनियन का यह भी विचार था कि सरकारी कर्मचारियों का ऐसा रोस्टर होना चाहिये जिसके अनुसार उन्हें तैनात किया जा सके।

ऐसी स्थिति में सरकारी और गैर सरकारी क्षेत्र के बेहतरीन फयदों (नौकरी की सुरक्षा, अन्य स्वीकार्य भत्ते, सेवानिवृत्ति, उच्च वेतन एवं भत्ते) का एक साथ लाभ नहीं लिया जा सकता इसी कारण यह अस्वीकार्य है।

सरकारी नौकरी में आने से पहले विभागीय कू के लोगों ने सोच समझकर ही सीसीएस नियमों के अधीन कार्य करने के लिये अपनी सहमति जतायी थी। अब भी एक बड़े मुआवजे के बाद द्वीपों में फैली बेरोजगारी की स्थिति के संदर्भ में बहुत फायदे में है। वे नहीं समझ रहे कि वे सीसीएस नियमों से बंधे हुए हैं और उनकी मांग है कि उन्हें यदि वे इस्तीफा नहीं देते या नये काम में नहीं लगते तो उन्हें बिलकुल नए तरीके से मुआवजा दिया जाय। इसके अलावा सबसे अधिक फायदे और वो भी दो दो, यह अवसरवादिता को परिलक्षित करता है।

अतः यह पाया गया है कि संघ शासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन वर्तमान कानून से बाध्य है कि वो विभागीय कू के साथ करार निष्पादित करे तथा धारा 100 और 101 के

अंतर्गत सीसीएस नियमों की शर्तों को भी समाविष्ट करे ।

तथापि यहां यह कहना समीचीन होगा कि स्थायी विभागीय कू के साथ छः माह का करार करना शंकास्पद है , अतः यह सस्तुत किया जाता है अधिनियम की धारा 455(2) के अंतर्गत छूट की अधिसूचना जारी की जाये ।

क्या सीसीएस नियम जहाज पर श्रमसाध्य कार्य करने के एवज में प्रतिपूर्ति कर पाने के लिये पर्याप्त हैं, यदि नहीं तो उपर्युक्त संशोधन सुझाये जायें ।

यूनियन का यह तर्क था कि जहाजी यात्रा के दौरान बिना किसी छुटी के लगातार पूरी यात्रावधि तक निरन्तर कार्य करना पड़ता है परिणामस्वरूप पूरी यात्रा के दौरान परिवार से दूर ही रहना पड़ता है और वहीं जहाज पर कू ले जाने की सीमित क्षमता के कारण जहाज पर कभी इतने पर्याप्त लोग नहीं होते जो जहाज को चौबीसों घण्टे लगातार आसानी से चला सकें । सभी को बारी बारी से पारियो में काम करना पड़ता है ताकि जहाज ठीक से चल सके । इन अतिरिक्त प्रयासों के लिये कोई प्रतिपूरक अनुदान नहीं दिया जा सकता क्योंकि लोग अपने घरों से दूर रहते हैं । इसके अलावा जहाजी यात्रा गहरे यात्रा समुद्र में होती है जो अपने आप में एक खतरनाक मामला है और एफआरएसआर के प्रावधानों में ऐसी किसी क्षतिपूर्ति का प्रावधान नहीं है । यूनियन ने अपने केस के समर्थन में एफआर तीन को उद्धारित किया है । सीसीएस नियम और एसआरएफआर समुद्रगामी स्टाफ पर लागू नहीं होते ।

एफ आर 3 : इस नियम के अन्तर्गत जब तक किसी मामले में स्पष्ट रूप से व्यवस्था न दी गई हो तब तक ये नियम उन सरकारी कर्मचारियों पर लागू नहीं होते जो फौजी या समुद्री नियमों के अनुसार कार्य करते हैं ।

परन्तु यहाँ पहली बात तो यह है कि विभागीय कू की भर्ती समुद्री नियमों के तहत की ही नहीं गई है जिससे कि उन्हें समुद्री नियमों के अनुसार कार्य करना हो । अन्ततोगत्वा विभागीय कू की भर्ती तो बिना सीडीसी के की गई है (धारा 99 के अन्तर्गत भर्ती की आवश्यकता) और उन्हें सीसीएस नियमों के तहत नियुक्त किया गया है ।

यह कहा गया कि सत्य यह है कि एफआरएसआर और सीसीएस नियमों के अन्तर्गत काम करने वाले ज्यादातर कर्मचारी/अधिकारी जमीन पर रहकर ही कुर्सियों पर बैठ कर में ही काम करते हैं। इसलिये यह अपरिहार्य है कि सीसीएस नियम और एफआरएसआर उनकी परिस्थितियों में मूल रूप से उनकी आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं कर सकते ।

विभागीय कू के लोग ठेठ सरकारी कर्मचारी नहीं होते जिन्हें सी सी एस और एफआरएसआर नियमों के अन्तर्गत लाया जाये । इनका कार्य समुद्र में होता है । इसी कारण से जमीन पर कार्य करने वाले सरकारी कर्मचारियों की बनिस्वत इनका कार्य अधिक जोखिम भरा है । इनका रोज का काम औसतन 8 घंटे नहीं होता जोकि सरकारी कर्मचारियों का होता है। ये लोग बहुत दिनों तक परिवार से दूर रहते हैं और वहीं सरकारी कर्मचारी हर शाम अपने परिवार के पास लौट आते हैं ।

जहाज की श्रमसाध्य ड्यूटी के बारे में एम.वी. द्वीपसेतु, एम.वी. खदीजा बीबी, एम.वी. सुहेली के बारे में दिये गये विवरण के तथ्यों की जांच की गई है ।

जांच से पता चलता है कि एम.वह. सुहेली मूल रूपसे एक टैंकर पोत है जो आमतौर पर कावारन्ती जेटी पर ईंधन स्टोर के रूपमें खड़ा रहता है । इसका प्रयोग अन्तरद्वीपीय

नौकाओं को ईंधन उपलब्ध कराना है, एम.वी.हमीदथ बी और एम.वी. खदीजा बीबी नामक पोत कावारत्ती में खड़े रहते हैं। जांच पर यह भी पता चला कि ये जहाज आमतौर पर ईंधन लेने के लिये नजदीक ही जाते हैं और यह यात्रा तीन घंटों से ज्यादा की नहीं होती। यह भी बात पता चली कि कू के सदस्य आम तौर पर सभी अन्य कर्मचारियों की तरह से ही स्थानीय समय के अनुसार हर शाम अपने परिवारों के पास पहुंच जाते हैं।

एम.वी.हमीदथ बी और एम.वी.खदीजा बीबी नामक इन अन्तरद्वीपीय नौकाओं के मामले से यह भी प्रकाश में आया कि ये पोत अच्छे मौसम के दौरान ही कावारत्ती चलाये जाते हैं, इनकी यात्राएं आमतौर पर एक दिन से ज्यादा की नहीं होतीं, ओर ये पोत सुबह 9.00 बजे विभिन्न द्वीपों के लिये निकलते हैं ओर शाम 5 बजे से पहले लौट आते हैं। इससे सहमत होते हुए यह कहा जाता है कि इन पोतों के लिए प्रमाणित कर्मिंदल आवास नहीं है जो पंजीकरण ब्यौरों से मिलती है। उनके खाना पकाने की भी सुविधा नहीं है, जिसके कारण लम्बी जलयात्रा संभव नहीं है। यह कहा जाता है कि शुक्रवार को पोत जलयात्रा के लिए नहीं निकलता और कभी कभी रविवार को भी जलयात्रा के लिये नहीं निकलता। उसका यही मानना था कि समुद्री मौसम की अनिश्चितता के कारण कार्यक्रम में फेरबदल और बिलम्ब होता रहता है। यूनियन ने इस बात से इन्कार नहीं किया है। सिवाय यह के योजना में तदीली अथवा समुद्री हवामान का कोई अंदाजा नहीं लगा सकता। अतएव लगता है कि विभागीय कर्मिंदल, अंतरद्वीप फेरीज, एम.वी. हमीदथ बी और एम.वी. खदीजा बीबी पर जब काम करते हैं तब अन्य सरकारी कर्मचारियों की तरह शाम को अपने घर लौट जाना उनके लिए

संभव हो पाता है । फिर भी पोत पर रहने वाले सीमित कर्मचारी सदस्यों को अपने सामान्य 8 घंटे के कार्यसमय बाद भी कार्य करके पोत को चलाना तथा उसकी मरम्मत और अनुरक्षण करना पड़ता है ।

"द्वीप सेतु" के बारे में यह कह सकते हैं कि उस पोत पर 17 कर्मियों के लिए प्रमाणित आवास है । कोशीकोड के अच्छे वातावरण में वह बसती है । अच्छा वातावरण 8 महीनों का होता है जो 15 सितंबर से 15 मई का रहता है । प्रत्येक जलयात्रा 3 दिनों से ज्यादा दिवस की नहीं होती फिर भी कर्मिंदल अपने घर नहीं जा पाते अथवा काम पूर्ण होनेपर अथवा द्वीप होने के कारण, वह संभव नहीं होता । ऐसी परिस्थितियों में प्रतिपूरक छुट्टी अथवा अवकाश देना संभव नहीं होता क्योंकि पोत पर काम करना ही पड़ता है तथा बारी बारी जारी करना पड़ता है । इससे उन्हें लगातार अपने परिवार से दूर रहना पड़ता है ।

यह एक खास बात है कि केंद्रशासित प्रदेश लक्षद्वीप का प्रशासन अपने पोत एम.वी. द्वीप सेतु का प्रचालन खराब वातावरण के कारण 15 मई से 15 सितंबर तक प्रति वर्ष बंद कर देता है । तब लक्षद्वीप प्रशासन उनसे तटवर्ती कामकाज ले पाता है जो द्वीप पर ही संभव हों । अतएव यह व्यवस्था करारनामों की धारा 100 जो धारा 103(3) पढ़ी जा सकती है का अहसास करती है ।

एम.बी.सुहेली को छोड़ कर सभी पोत समुद्रगामी हैं । यह एक जोखिमभरा मामला है । तथापि सरकारी कर्मचारी होने के नाते सीसीएस नियमावली के तहत वे अनुज्ञ अवकाश ले सकते हैं , जब कि वे द्वीप सेतु सहित किसी भी पोत पर नियुक्त हुए हों ।

संघ में हमेशा विवाद रहा है कि जलयात्रा शुरू करने की तिथि किस आधार पर निश्चित की जाए। वे यह ध्यान में लाते हैं कि पोत पर रहनेवाला विभागीय कर्मिंदल समुद्र के वातावरण के कारण जोखिम से भरा रहता है। उसका कथन है कि पोत पर पुनर्जगार प्रबंधन का कार्य है। इन्हें यह निर्णय लेना है कि कौनसे पोत छोटे अंतर के लिए उपयोग में लाएं और कौन से पोत दूरके अंतर की जलयात्रा के लिए चलाए। उनका यह मानना है कि विभागीय कर्मिंदलों की स्थिति में लंबी दूरी या कम दूरी से कोई अंतर नहीं पड़ता। उनका यह भी कहना है कि प्रबंधन के निर्णयों का नतीजा विभागीय कू क्यों भुगतें। वे धारा 140 का सहारा लेते हैं जो यह कहती है कि वेतन का अधिकार माल भाड़े पर निर्भर नहीं है।

अधिकरण इस विचारधारा से बिल्कुल अलग है। एम.वी. द्वीपसेतु पर ज्यादा प्रयास और बलिदान करना पड़ता है क्योंकि वो लम्बी दूरी की जलयात्रा करता है और इसके विपरीत एम.वी. हमीदथ बी और एम.वी. खदीजा बीबी छोटे अंतर की जलयात्रा करते हैं। यह बात कही जाती है समुद्र में ज्यादा घंटे काम करना यानी ज्यादा जोखिम, अतएव इन सारी बातों की प्रतिपूर्ति भिन्न प्रकार से करनी होगी।

संघ द्वारा अधिकरण को इन सारी बातों को प्रस्तुत करने के दौरान, यह बात उभर आई कि सरकारी कर्मचारियों तथा देशीय व्यापार करारनामों के ताहत नियुक्त नाविकों के वेतन एवं भत्तों में मुख्य फर्क उन्हें दिया जानेवाला रसद भत्ता तथा समयोपरि भत्ता है जो इस प्रकार है।

फर्क की मुख्य बातें	सरकार कर्मचारी	देशीय व्यापार करारनामा
समयोपरी भत्ता	महिने में किए हुए प्रत्यक्ष कामकाज के घंटे के 1/3 तक सीमित	हर महीने 300 घंटे का निश्चित समयोपरि भत्ता हर घंटे की दर बहुत उंची है।
धारा 101(2) (छ) द्वारा यथाअधिसूचित खाद्य प्रावधान	मंहगाई भत्ता रु. 70/- से रु. 110/- वेतन के अनुसार	रु 135/- प्रति दिवस रसद भत्ता

अधिकरण इस बात पर सहमत है कि वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 का सहारा न लेते हुए सीसीएस विनियम तथा एफआरएसआर व्यापक दृष्टि से देखा जाए तो पर्याप्त है। परन्तु उनमें कुछ आंशिक आशोधन करना भी विभागीय कर्मियों के लिए सुयोग्य हो सकते हैं। जबकि हमें वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 का सहारा नहीं लेना है तो रसद भत्ते का भुगतान करने का मामला छोड़ देना चाहिए। इसकी जगह निम्नलिखित पैकेज का सुझाव दिया जा रहा है।

प्रति दिन कितने घंटे जलयात्रा होती है उसके हिसाब से मुआवजे पैकेज बदलता रहेगा। जहां पोत पर ज्यादा काम हो, जलयात्रा लंबी हो तो, इसका मतलब समुद्री सेवा में ज्यादा घंटे बिताए, उसके लिए :

1. काम ज्यादा होगा, सामान्य कार्यालयीन कामकाज के घंटे के बाद सेवा करनी होगी।
2. अपनी जेब से खर्च करके ज्यादा खाना खाया होगा, उदाहरण के लिए अगर नाविक तीन दिवस जलयात्रा पर रहा यानी लगभग 9 बार बाहर खाना खाया इसमें नाश्ता अलग, जबकि यह माना गया है कि 8 घंटे के कार्यकाल में एक बार भोजन होता है और 2 बार नाश्ता।

यह सुझाव रखा जा रहा है कि प्रति दिन 12 घंटे का एक सफर माना जाए । इसका कारण यह है कि पोत पर प्रमाणित कर्मिंदल आवास तथा खाना पकाने की सुविधा जिन पोतों पर होती है , वही 12 घंटे से अधिक की जलयात्रा कर सकते हैं ।

समयोपरि भत्ता :- समयोपरि भत्ते पर 50 घंटे की विद्यमान सीमा, उचित नहीं है। अतएव उसे छोड़ना होगा । पोत पर 12 घंटे से ज्यादा एक सफर मानकर एक महीने के लिए निम्नलिखित घंटे निकल आते हैं :

प्रतिदिन 12 घंटे से ज्यादा का सफर करने वाले पोत के लिए अधिकतम समयोपरि घंटे		
31 दिवसीय महीने में 25 कार्य दिवस के आधार पर 8 घंटे का एक दिवस मान के कुल घंटे	8 X 25	200 घंटे
31 दिवसीय महीने में 6 अवकाश दिवस के आधार पर 8 घंटे का एक दिवस मान के कुल घंटे	8 X 6	48 घंटे
अगर यह मान लिया जाए की 10 घंटे के आराम/ नींद की जरूरत होती है तो सामान्य कार्यालय समय के बाद प्रति दिन निकल आनेवाला समय 6 घंटे । कुल अधिकतम समय	6 X 31	186 घंटे
31 दिवसीय महीने में सामान्य कार्यालयीन समय के अलावा कुल अधिकतम दिया गया समय		234 घंटे

प्रतिदिन 12 घंटे से कम का सफर करने वाले पोत के लिए अधिकतम समयोपरि घंटे

31 दिवसीय महीने में 25 कार्य दिवस के आधार पर 8 घंटे का एक दिवस मान कर - कुल घंटे	8 X 25	200 घंटे
31 दिवसीय महीने में 6 अवकाश दिवस के आधार पर 8 घंटे का एक दिवस मान कर - कुल घंटे	8 X 6	48 घंटे
पोत पर 31 दिवसीय महीने में 11 घंटे का एक सफर प्रति दिवस मानकर कुल निकल आने वाले समयोपरि घंटों	3 X 31	93 घंटे
31 दिवसीय महीने में सामान्य कार्यालयीन समय के अलावा अधिकतम दिया गया समय (ओवर टाइम)		141 घंटे

उपर्युक्त के आधार पर प्रतिमाह कुल स्वीकार्य समयोपरि घंटों की सीमा निम्नानुसार

निर्धारित है : -

प्रतिदिन 12 घंटे से कम जलयात्रा करने वाले पोत के लिए अधिकतम 150 घंटे प्रतिमाह -

प्रतिदिन 12 घंटे से अधिक की जलयात्रा करने वाले पोत के लिए अधिकतम 240 घंटे

प्रतिमाह - इस प्रकार संघ शासित क्षेत्र लक्षद्वीप - प्रशासन में 50 घंटे प्रतिमाह की विद्यमान

सीमा को शिथिल किया जाता है ।

कामकाज समय दर्ज किए जाएंगे और इसके उपरान्त सामान्य कामकाज समय के

ज्यादा किए हुए काम के लिए समयोपरि के प्रत्यक्ष घंटे भत्ता भुगतान किया जाएगा,

परन्तु उपर्युक्त दर्शायी सीमा के अधीन ही ।

सफर भत्ता शुरू किया जाएगा ताकि जोखिम और बलिदान का गहरे समुद्र में जमीन से दूर अपने कर्तव्यों के लिए वह उसका मुआवजा रहेगा ।

यह कर्मचारी के वेतन से संबंधित नहीं रहेगा क्योंकि कोई भी जोखिम भरा काम वेतन से कोई संबंध नहीं रखता और न ही वह उसपर निर्भर करता है ।

परन्तु यह प्रतिदिन के सफर के समय निर्भर रहेगा, जो ज्यादा घंटे सफर पर रहा वो ज्यादा जोखिम उठा रहा है ।

यह सुझाव दिया जा रहा है कि प्रतिदिन के 12 घंटे से कम एक सफर के लिए रु. 30/- प्रतिदिन और प्रतिदिन 12 घंटे से ज्यादा एक सफर के लिए रु. 45/- प्रतिदिन अदा किया करें ।

यात्रा के दौरान प्रतिदिन दिया जाने वाला भत्ता

विभागीय कर्मिंदल जब दूर की जलयात्रा पर जाते हैं तब उन्हें ज्यादा खर्च करना पड़ता है, अतएव प्रतिदिन दिया जाने वाला भत्ता उनकी अगली श्रेणी का होना चाहिए जो श्रेणी पाने के वे हकदार हैं । जो एस आर में लिखे गए हैं और जो समय पर संशोधन भी किए जाते हैं ।

जो विभागीय कर्मिंदल छोटी जलयात्रा पर होते हैं वे वर्तमान भत्ते के ही हकदार बने रहेंगे । फिर, यहां भी 12 घंटे के एक सफर की सीमा बनी रहेगी ।

उदाहरण के लिए रु. 4,100/- तक मूल वेतन पाने वाले रु. 70/- रु.4,100/- से रु. 6, 500/- तक वेतन पाने वाले रु. 110/- का आहरण करते हैं । वे क्रमशः रु. 85/- और रु. 135/- के हकदार रहेंगे ।

परिणामतः वेतन एवं भत्तों की स्थिति निम्नलिखित है :

वर्तमान स्थिति			प्रस्तावित परिस्थिति			
वेतनमान	< रु. 4100/-		रु. 4100/- रु. 6500/-	दिन में 12 घंटे से कम की जलयात्रा		दिन में 12 घंटे से ज्यादा की जलयात्रा
रसद भत्ता रुपए	120	120	वेतनमान	< रु.4100/-	रु. 4100/- रु.6500/-	<रु.4100/- रु. 4100/- रु. 6500/-

महंगाई भत्ता	70	110	महंगाई भत्ता	70	110	85	135
प्रतिदिन कुल प्राप्तियां	190	230	समुद्र गमन भत्ता प्रति दिन संलग्न	30	30	45	45
31 दिनों के लिए कुल स्वीकार्य (रुपए)	5890	7130	प्रतिदिन कुल रु.	100	140	130	180
31 दिनों के माह में स्वीकार्य अधिकतम भत्ता (रु.)	575		31 दिनों के लिए स्वीकार्य	3100	4340	4030	5580
महंगाई भत्ता तथा समयोपरि भत्ते का कुल योग (रुपए)	6465	7920	प्रतिमाह समयोपरि कार्य की सीमा	150	150	240	240
			प्रति घंटा समयोपरि कार्य की दर	11	16	11	16
			31 दिनों के महीने में अनुज्ञ समयोपरि भत्ता	1650	2400	2640	3840
			महंगाई भत्ते कोलिंग भत्ता तथा समयोपरि भत्ते का कुल योग	4750	6740	6670	9420

क्या नाविकों की तैनाती के लिए एक पूल बनाकर रोस्टर प्रणाली अपनायी जानी चाहिए ।

यूनियन ने तर्क दिया कि विभागीय कू को नाविक घोषित करने पर उन्हें मास्टर के साथ एक करार निष्पादित करना होगा और कार्य पर आने तथा वापिस लौटना उनकी सुविधा के अनुसार होगा । धारा 103(3) में भी घरेलू व्यापार पोतों के मामलों में करारों की समय सीमा छह से नौ माह निर्धारित की है ।

नौवहन के क्षेत्र में वर्ष के दौरान 102 छुट्टियों का करार सामान्य है तथा नियोजित ओर नियोजन के बीच चल रहा है क्योंकि नियोजित व्यक्ति लंबी अवधि तक घर से दूर रहता है । इसके अलावा, वर्ष के दौरान लगभग 15 % अवकाश का प्रावधान भी होता है । इस प्रकार से मूल वार्षिक सेवा का 33 % और 15 % चिकित्सा अवकाश देय होता है, जो कुल मिलाकर 48% बनता है । इस तर्क के आधार पर यूनियन की मांग है कि पदों की संख्या से 1.5 गुनी संख्या में लोगों का एक श्रमिक पूल बनाया जाये और फिर रोस्टर प्रणाली से पूल के सदस्यों को काम पर लगाया जाए । यूनियन ने यह भी कहा कि यह प्रावधान वैसा ही होगा जैसा कि संघ शासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन ने अपनी प्रेस विज्ञप्ति सं. एफ सं.1/10/91 पत्र दिनांक 24.9.91 में कहा है :

“ लक्षद्वीप प्रशासन के स्वामित्व वाले पोतों के लिए डैक कू / इंजिन कू, यूटिलिटी हैंड, रसोइये, भण्डारी मेंट आदि सभी श्रेणियों के अन्तर्गत काम करने वाले लोगों के नाविकों का एक रोस्टर बनाए जाने का प्रस्ताव है । सी डी सी धारक जो भी अपना नाम पंजीकृत करवाना चाहें, आवेदन कर सकते हैं”

संघ शासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन ने इस मांग का विरोध किया क्योंकि सी सी एस नियमों के अंतर्गत पूरे वर्ष पूरे वेतन पर रोजगार मुहैया कराया जाता है जबकि नौवहन व्यापार क्षेत्र में ऐसा नहीं है, इसलिए बेकार मजदूरों का ऐसा कोई रोस्टर नहीं बनाया जाना चाहिए । जहां तक ऊपर दी गई दिनांक 24.9.91 की प्रेस विज्ञप्ति का प्रश्न है, तो जब किसी भी तरह से पूरी संख्या में सी डी सी धारक नहीं मिले तब बिना सी डी सी के ही सी सी एस नियमों के तहत नियुक्ति देनी पड़ी थी ।

अधिकरण इस तर्क से सहमत है विभागीय कर्मचारी सी सी एस नियमों के अंतर्गत पूर्णकालिक सरकारी कर्मचारी हैं इसलिए वे रोस्टर ड्यूटी के पात्र नहीं हैं। उपर्युक्त से पता चलता है कि अरब सागर में मौसम खराब रहता है और चूंकि एम.वी. द्वीप सेतु अच्छे मौसम में चलने वाला पोत है जिसमें यह सुनिश्चित हो जाता है कि धारा 103(3) की मूल भावना के मद्देनजर विभागीय कू को पूरे ही वर्ष अपने परिवारों के साथ रहने का समय मिल जाता है। जहां तक बाकी तीन पोतों का पश्न है मैं उनके वर्तमान कार्य की प्रकृति और उनकी बनावट के अनुसार धारा 103(3) में निहित दृष्टिकोण के मद्देनजर विभागीय कू को पूरे ही वर्ष अपने परिवारों के साथ रहने का समय मिल जाता है। आमतौर पर स्थानान्तरण के मानदंड पर्याप्त रूप से इस प्रकार है कि कर्मचारियों के अनुरोध पर ही उन्हें तटवर्ती क्षेत्रों में तैनात किया जाता है।

अतः यह बात तदनुसार यूनियन के विरुद्ध जाती है। विभागीय कू नौकरी के रोटेशन हेतु रोस्टर प्रणाली के अंतर्गत लाए जाने के पात्र नहीं है।

दिनांक : 10 फरवरी, 2000

स्थान : कोच्चि

ह०/-

पाल एंटोनी - एक सदस्यीय अधिकरण

संदर्भ दस्तावेज

1. महासचिव, फ्यूसी से विवरण एवं अनुलग्नक क से ट तक, विशेष अनुलग्नक क का दिनांक 23.9.99 का विवरण । अध्यक्ष, फ्यूसी, का सचिव भारत सरकार , जल भूतल परिवहन मंत्रालय को भेजा गया दिनांक 8 जनवरी, 1999 सं. फ्यूसी / 98-99 का पत्र ।
2. लक्षद्वीप प्रशासन के महासचिव, फ्यूसी से दिनांक 01.11.99 के पत्र एवं उसके क से ट तक अनुलग्नक के पैरा वाइज विवरण के विरुद्ध विरोधी विवरण ।
3. महासचिव, फ्यूसी का नाविक / सुकाणी के मजदूरी के वेतनमान संबंधी तुलनात्मक विवरण जो दिनांक 02.11.99 को प्रस्तुत किया गया ।
4. श्री कांजीलाल, महासचिव, फ्यूसी का दिनांक 31.12.99 का अगला विवरण ।
5. श्री कांजीलाल, महासचिव, फ्यूसी का दिनांक 01.11.99 एवं 02.11.99 एवं 03.12.99 एवं 04.2.2000 का बयान ।
6. सं. शा. प्र. लक्षद्वीप के सचिव का दिनांक द्वारा वेतनमान के ढांचे एवं विभागीय कर्मियों की समस्याओं पर आधारित निरंक नोट ।
7. सं. शा. प्र. लक्षद्वीप प्रशासन द्वारा प्रस्तुत आपत्तियों का पैरावार विवरण ।
8. सं. शा. प्र. लक्षद्वीप प्रशासन (नौवहन एवं परिवहन) के उप निदेशक द्वारा दिनांक 11.10.99 को दाखिल किए गए जलयानों के स्वामित्व के ब्योरे ।
9. सं. शा. प्र. प्रशासन लक्षद्वीप द्वारा दर्ज कराया गया दिनांक 29.10.99 का स्पष्टीकरण देने वाला विवरण ।
10. पत्तन अधिकारी, सं. शा. प्र. प्रशासन लक्षद्वीप का दिनांक 02.11.99 को प्रस्तुत किया गया विभागीय कर्मियों के वेतनमान का ढांचा ।
11. श्री अली. मानिकफान, पत्तन अधिकारी, सं. शा. प्र. लक्षद्वीप प्रशासन द्वारा प्रस्तुत दिनांक 02.12.99 का अगला विवरण ।

12. उप निदेशक (नौवहन एवं परिवहन) सं.शा.प्र. लक्षद्वीप प्रशासन, लक्षद्वीप, कोची-3 से फा. सं. 17/1/99-नौवहन दिनांक 4.2.2000 द्वारा दिए गए सं.शा.प्र. प्रशासन के स्वामित्व में पोतों के पंजीकरण के ब्यौरे ।
13. उप निदेशक (नौवहन एवं परिवहन) सं.शा.प्र. प्रशासन, लक्षद्वीप, कोची-3 से फा. सं. 17/1/99-नौवहन दिनांक 14.1.2000 द्वारा सं.शा.प्र. प्रशासन के पोतों पर कार्यरत विभागीय कर्मियों के ब्यौरे ।
14. श्री अली मनिकफरन, पत्तन अधिकारी, सं.शा.प्र. प्रशासन लक्षद्वीप का दिनांक 2.11.99 का बयान ।
15. श्री के. अशोकन सं.शा.प्र.प्रशासन लक्षद्वीप के सचिव का दिनांक 03.12.99 का बयान ।
16. श्री शाई कोया, उप निदेशक (आपूर्ति एवं वाहन) सं.शा.प्र. प्रशासन लक्षद्वीप का दिनांक 4.2.2000 का बयान ।
17. सहायक महाप्रबंधक, भारतीय नौवहन निगम लि. का लक्षद्वीप से होकर चलने वाले जलयानों पर घरेलू व्यापार नाविकों की नियुक्ति के ब्यौरे बताने वाला दिनांक 31.01.2000 सं. एफ.बी.सी./एच डी/2000 का पत्र ।
18. समुद्री सेवा निदेशक, समुद्री सेवा महानिदेशालय, अंडमान-निकोबार प्रशासन पोर्ट ब्लेयर का दिनांक 01.02.2000 का पत्र सं. एच/370-डब्ल्यू.ए./II/कू/2000 अंडमान-निकोबार प्रशासन से नियुक्त कर्मियों को लागू शर्तों के ब्यौरे के संबंध में ।
19. सर्वेक्षक प्रभारी, स वा वि, जल भूतल परिवहन मंत्रालय, विलिंगडम द्वीप, कोची के दिनांक 31.1.2000 सं. 2-एसजी (152)/1915 द्वारा दिए गए सं.शा.प्र. लक्षद्वीप के स्वामित्व की पोतों के रजिस्ट्रेशन संबंधी ब्यौरे ।
20. सर्वेक्षक प्रभारी, स वा वि, जल भूतल परिवहन मंत्रालय, विलिंगडम द्वीप, कोची से दिनांक 2.2.2000 सं. 2-एस जी(152) द्वारा जारी सं.शा.प्र. लक्षद्वीप के स्वामित्व की पोतों के बारे में अच्छे मौसम एवं खराब मौसम की अधिसूचना ।

[फा. सं. एस आर-13020/14/99-एम ए]

एम. रामचन्द्रन, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT**(Department of Shipping)****(Shipping Wing)****NOTIFICATION**

New Delhi, the 22nd September, 2000

S.O. 876(E)—In pursuance of sub-section (5) of section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 (44 of 1958), the Central Government hereby publishes the award of the Tribunal, constituted under the notification of the Government of India in the Ministry of Surface Transport (Shipping Wing), S.O. 656(E) dated 12th August, 1999 to adjudicate the charter of demands submitted by the respondent, the Forward Seamen's Union of India (FSUI), Calcutta in Writ Petition Number 3484 of 1999- "the Forward Seamen's Union of India and Others Vs Union of India & others "

APPENDIX

Before the One Person Tribunal

present Shri Paul Antony, IAS

AWARD OF THE TRIBUNAL

Constitution This Tribunal was set up as per notification No.S.O.656(E) dated 12.8.1999 under Section 150 of the Merchant Shipping Act 1958 (Act 44 of 1958) to adjudicate on the charter of demands submitted by the Forward Seamen's Union of India (FSUI), Calcutta. The award was to be submitted within three months from the date of publication of the notification in the Official Gazette. The term of the Tribunal was further extended by 3 months from 11.11.1999 by the Government of India by their letter No. F.NO.SR-13020/14/99-MA dated 16.11.1999. The term of the Tribunal ends on 11.2.2000.

Terms of Reference The terms of reference of the Tribunal are as under:

- (i) To examine the issues raised by the petitioner (Forward Seamen's Union of India) in their representation No. FSUI/98-99 dated 8.1.99 addressed to the Government of India, Ministry of Surface Transport, New Delhi and to make appropriate recommendations.
- (ii) To examine the system, terms and conditions of employment of the departmental crew working on board the ships of the Lakshadweep Administration on ships registered under the Merchant Shipping Act, 1958 and to make appropriate recommendations.
- (iii) To examine the application of the provisions of the Merchant Shipping Act, 1958 to the departmental crew who are Government servants employed on board the ships of the Lakshadweep Administration and to make appropriate recommendations.
- (iv) Any other issues relating to the employment of persons on board the ships of the Lakshadweep Administration.

Procedure The Tribunal held seven sittings on 23-9-99, 11-10-99, 1-11-99, 2-11-99, 3-12-99, 6-1-00 and 4-2-00. All sittings excepting one were held at Kochi. One sitting on 3-12-99 was held at Kavaratti.

Both sides were not allowed to employ legal practitioners to put forth their views.

Both sides were also asked to nominate two persons who would continue to assist the Tribunal throughout its term to ensure continuity in pleadings. Accordingly the Union have nominated the following:

Shri Sadan Kanjilal, General Secretary, FSUI

Shri L.F. Mohamed

The Administration of the Union Territory of Lakshadweep have nominated the following officers to represent them at the Tribunal:

Shri Ali Manikfan, Port Officer, Lakshadweep Administration

Shri Shai Koya, Deputy Director, (Supply & Transport), Lakshadweep Administration

The Union filed their statement on 23-9-99. The Administration of the Union Territory of Lakshadweep filed their counter statement on 11-10-99. The Union have filed an additional statement of Opposition on 1-11-99. The Administration of the Union Territory of Lakshadweep have thereafter filed statements on 1-11-99, 2-11-99, and 3-12-99 also. On each occasion copy to the other side was made available.

In addition the Tribunal has sought and obtained material from the Directorate General of Shipping from time to time.

Shri Sadan Kanjilal, General Secretary, FSUI testified on behalf of FSUI, while Shri Ali Manikfan, Port Officer, Lakshadweep Administration and Shri K. Ashokan, Secretary(Administration), and Shri Shai Koya, Deputy Director(Supply & Transport), Lakshadweep Administration testified on behalf of Administration of the Union Territory of Lakshadweep.

Contention of the Union FSUI have contended as under:

The Union Territory of Lakshadweep Administration owns ten ships for passenger and cargo transportation. These ships are registered as Home Trade Ships of below 3,000 gross registered tonnes under Part V of the Merchant Shipping Act, 1958. Six of these ships are being manned and managed by the Shipping Corporation of India Ltd. (SCI) under an agreement with the Administration of the Union Territory of Lakshadweep. SCI supplies the seamen on these ships from its permanent pool of seamen at Mumbai. On the other four ships seamen are partly supplied by the SCI and partly supplied by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep. FSUI contend that the seamen's duty on board a ship is different from that of any employee on a shore installation. Duty aboard a ship is continuous without holidays, with 6 to 9 months of absence away from the families, and does not cover the usual 10 a.m. to 5 p.m. job under CCS Rules.

The Union further state that it is mandatory for a master of every Indian Ship to enter into an agreement with every seaman he engages and carries to sea from any port of India under Section 100 of the Merchant Shipping Act 1958. The Union contend that contrary to these obligations the Administration of the Union Territory of Lakshadweep has not executed any agreement with the departmental crew on the four ships, in consequence of which the departmental crew is not being given appropriate wages and other allowances.

It is further pointed out that most of these departmental crew who have been denied these benefits hail from the Lakshadweep Islands. Instead, they are treated as Central Government employees, fully bound by the C.C.S. Rules and the F.R.S.R.

It is argued that the denial of appropriate terms and conditions of service and wages to the departmental crew is tantamount to discrimination insofar as seamen working aboard the six ships of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep fully manned and managed by SCI plying on the same routes have been drawing better facilities.

Treating the departmental crew directly employed by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep as Government servants is also discriminatory in that similar departmental crew employed by the Andaman and Nicobar Administration are treated as seamen under the Merchant Shipping Act and given all the benefits.

Maintaining the departmental crew as Government employees under the FRSR and the CCS Rules is also discriminatory to the extent that the Senior crew on board the same ships where the departmental crew serve are given the benefits under the Merchant Shipping Act.

It is further pointed out that allowing departmental crew to serve under crew paid by the SCI leads to problems of discipline. As per the Merchant Shipping Act the Master of the ship is empowered to inflict fine and forfeiture on account of indiscipline, whereas on the ships of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep the Master cannot execute his decision because of ambiguous position of the departmental crew on board the ship. FSUI further avers that the Administration of the Union Territory of Lakshadweep cannot proceed with the disciplinary action against the departmental crew for acts of indiscipline aboard the ship insofar as this is not supported by the CCS Rules.

The petitioner therefore desires the Tribunal

to declare the departmental crew of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep working on board ships as Seamen under the Merchant Shipping Act, 1958;
to order provision of wages and facilities on par with the seamen under the Andaman and Nicobar Administration or under the Home Trade Agreement or under the agreement signed by the FSUI with retrospective effect;
to order creation of a permanent pool of seamen by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep and arrange employment from among them on the principle of rotation;
to quash action taken against the departmental crew by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep under any other laws and Rules other than the Merchant Shipping Act, 1958.

Contentions of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep The Lakshadweep islands are a group of islands lying 220 nautical miles west of the mainland. Maintaining the transport link with the mainland as well as between the islands is of vital importance to the governance of the islands.

The Administration of the Union Territory of Lakshadweep owns ten Passenger/Cargo ships for maintaining these links. The registration details are as under:

Details of Certificate of Indian Registry under Section 34 of the Merchant Shipping Act, 1958						
Sl. No.	Name of ship	No. Date, Port of registration	Owner	Gross tonnage	Certified crew accommodation on board	Description of ship.
1	M.V Bharat Seema	18 of 1982 dated 22.7.1982 Bombay	President of India	2997 tons	53	Passenger Cargo ship
2	M.V. Dweep Setu	8 of 1984 dated 14.12.84 Mormugao		492 tons	17	Passenger cum cargo ship plying on Kozhikode-Lakshadweep route.
3	M.B. Suheli	19 of 1987 dated 3.7.1987 Bombay		164 tons	nil	Used as Oil tanker at Kavaratti for fuelling the Inter-Island ferries.
4	M.V. Tipu Sultan	24 of 1988 dated 14.9.1988 Bombay		3725 tons	69	Passenger ship
5	M.V. Hameedath Bee	17 of 1991 dated 23.10.1991 Bombay		254 tons	nil	Passenger catamaran on Inter Island routes
6	M.V. Khadeeja Beevi	18 of 1991 dated 23.10.1991 Bombay		254 tons	nil	Passenger catamaran on Inter Island routes
7	M.V. Ubaidulla	3 of 1993 dated 21.01.1993 Bombay		738 tons	15	Mini Bulk carrier
8	M.V. Thinnakara	15 of 1993 dated 10.9.1993 Bombay		738 tons	13	Mini Bulk carrier
9	M.V. Laccadives	6 of 1995 dated 13.2.1995 Bombay		738 tons	13	Mini Bulk carrier
10	M.V. Cheriya	1 of 1997 dated 5.3.1997 Bombay		738 tons	13	Mini Bulk carrier

The ratings on four of these ten ships (SI Nos. 2, 3, 5 and 6) are departmental crew under the Administration of the Union Territory of Lakshadweep while the officers are drawn from the SCI. On the other six ships the entire crew are employed by the SCI. The crew posted by SCI are paid remuneration and allowances as per the relevant agreements with the concerned Seamen's Unions. The entire expense on account of crew appointed by SCI is reimbursed by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep as per an agreement between the Administration of the Union Territory of Lakshadweep and SCI.

Apparently, the required number of posts for manning all the ships were not created excepting for a few posts such as Welfare Officer, Cargo Superintendent, and Tally Clerks on ships like M.V. Tipu Sultan, M.V. Bharat Seema and the cargo barges; that is how the dual practice of providing departmental crew for some posts and other ships with SCI crew came into being.

With a view to provide employment opportunities for the Islanders the Administration of the Union Territory of Lakshadweep had tried to take people for manning small ships for which no skilled persons are required under the Merchant Shipping Act. However, with the implementation of the International Safety Management (ISM) code and standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Convention (STCW), certain basic training became a pre-requisite for the crew.

The staff strength on the four ships are as under:

<u>Name of post</u>	<u>No. of posts of Departmental crew</u>
<u>M.V. Dweep Setu</u>	
Senior Serang	1
Serang	1
Tindal	1
Tally Clerk	1
Engine crew	3
Deck crew	3
Cook	2
Utility hand	1
Topaz	2
	15
<u>M.B. Suheli</u>	
Chief Engine Driver	1
Serang	1
Tindal	1
Asst. Marine Engine Driver	2
Deck crew	2
Greaser	2
Cook	1
	10
<u>M.V. Khadeeja Beevi</u>	
IIF Deck crew	2
IIF Engine crew	2
	4
<u>M.V. Hameedath Bee</u>	
IIF Deck crew	2
IIF Engine crew	2
	4

As the Administration of the Union Territory of Lakshadweep comes under the purview of the Government of India, the departmental crew are engaged as per the Rules and Regulations of the

Government of India. Hence it is contended that the departmental crew on the four ships directly employed by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep are Government employees and are entitled only for benefits as admissible under CCS Rules. They are employed on a regular permanent basis to the age of retirement of 60 years. They are entitled to gratuity and pensionary benefits besides medical reimbursement for themselves and their families. They are also entitled to leave with full salary and leave on half pay as per Government of India Rules. They are given FTC/LTC benefits. They are also entitled to housing facilities, housing loans, festival advances, vehicle advances, and all other benefits payable to permanent Government servants.

The Administration of the Union Territory of Lakshadweep further state that the seamen supplied by the SCI on six of the ten ships operated by them are governed by terms and conditions of employment similar to that of crew employed on SCI's coastal ships. There is no issue of discrimination as the circumstances and contexts of seamen under the SCI and that of the departmental crew are totally different. The departmental crew are permanent Government employees on continuous employment, unlike crew-members of the SCI who are employed by rotation. There are differences therefore in the service conditions of the departmental crew and those working under the SCI. For the departmental crew employment on a regular and permanent basis is assured till their age of retirement, whereas this is not the case with SCI employees, where a roster system is followed; when a crew-member is signed off he will have to wait for his turn for further signing on, sometimes for several months. During this off-period SCI's seamen get a meagre allowance only, while departmental crew continue to get all benefits even if they are signed off.

Furthermore, having agreed to abide by the terms and conditions of employment at the time of appointment the departmental crew cannot now resile from that undertaking and now seek fresh terms. The Administration of the Union Territory of Lakshadweep further point out that in a similar case of departmental crew under the Andaman and Nicobar Administration, the Directorate General of Shipping had advised that the departmental crew could exercise the option of either remaining in Government service and be governed by Government Rules and Regulations in force, or resign from Government service and get engaged on contract term and conditions as is prevalent in the trade. This is the line to be taken here too: they cannot remain in Government Service and try to receive remuneration on the non-government lines; they cannot have the best of both worlds. The Administration of the Union Territory of Lakshadweep state that in case the Union wants to have an agreement of the departmental crew on board the above ships they can enter the same based on the CCS Rules.

Issues Framed The key issues before this Tribunal therefore are to determine

1. Whether the departmental crew under the Administration of the Union Territory of Lakshadweep are seamen in terms of Section 3(42) of the Merchant Shipping Act, 1958.
2. If the departmental crew are seamen, whether Part VII of the Merchant Shipping Act, 1958 should apply
3. Whether the Administration of the Union Territory of Lakshadweep should execute agreements with departmental crew in terms of Sections 100 and 101.

4. Whether the CCS Rules are sufficient to compensate the rigours of duty aboard a ship, and if not, to suggest suitable modifications
5. Whether a roster system for rotation of employment from a pool of seamen should be instituted.

Evidence of the Union Shri Sadan Kanjilal, General Secretary, FSUI, testifying on behalf of FSUI, argues that ownership of the ships by the Government of India does not automatically mean that the employees should be Government servants under the FRSR and CCS Rules.

Seamen falling squarely within the ambit of the Merchant Shipping Act man six of the ships of the ten ships owned by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep. The salary and other charges of running the ships are reimbursed by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep to the SCI so that in the ultimate analysis the cost is borne entirely by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep. Similarly, even in ships owned by the Andaman and Nicobar Administration, seamen satisfying the conditions of the Merchant Shipping Act are employed. He argues that to deny similar benefits to the petitioners here tantamount to discrimination.

By way of proof he has produced the following statement comparing the emoluments payable under three packages:

Comparative scale of wages of seaman/Helmsman between Home Trade, A & N Administration and Lakshadweep staff			
Wages	Home Trade	A&N Admn.	Lakshadweep
Basic	2720	3167	3425
D.A./Suppl.	1185	1050	1267
Coastal Allowance	680	under consideration	nil
Bonus	408	475	273
Sr. Suppl.	125	150	nil
Leave wages	771	897	882
Leave sub.	850	850	nil
Conveyance	30	30	nil
House Rent allowance	nil	nil	238
Travelling Allowance	50	30	75
Washing Allowance	nil	nil	15
CCA/Is.SCA	nil	nil	500
Pension Annuity	450	nil	nil
Welfare Levy	175	175	nil
Overtime	6420 @	7470	663
Total	13,864	14,294	7,338
Excluding Overtime Allowance	7,444	6,824	6,675
@variable OT for calculation purpose only			
Note. There is fixed overtime of 300 hrs. per month at A&N Admn. Agreement and in the Home trade agreement there is variable OT. It start from 0 to maximum hours as OT. In the case of Lakshadweep Admn. The maximum limit of OT is taken 50 hrs. per month at the rate of Rs.13.25 per hr.			

FSUI argue that the Administration of the Union Territory of Lakshadweep trapped the unsuspecting islanders into the unfair arrangement that now exists and that the islanders have now to be rescued out of this unfair arrangement.

The FRSR and the CCS Rules are not relevant to the shipping sector at all. For instance, it is pointed out, there is no mention in the FRSR and the CCS Rules of the requirement for the crew to have Continuous Discharge Certificates (CDCs). All those provisions are found only under the Merchant Shipping Act.

The FRSR and the CCS Rules do not envisage a situation where the Government employee is continually aboard a ship and continually absent from home. The FRSR and the CCS Rules are designed for an employee working according to work a 10 a.m. to 5 p.m. schedule, who can go home to his family after work. As against this a Seaman on a voyage is continuously away from home for the period of the voyage. At the same time, on account of limitations of crew carrying capacity, the ship cannot carry an excessively large crew, leaving the existing crew to work as long as is necessary, even outside the internationally stipulated maximum of 48 hours a week (stipulated by Section 138(A)). Compensatory off cannot be given on a ship because a substitute cannot be obtained for work without affecting work in other areas in view of the limited crew that each ship can carry. Once aboard a ship on a voyage there are no holidays; there are only shifts. The departmental crew are not being paid adequate O.T.A. for all the extra hours of work put in by them. Around 200 hrs of O.T.A. a month would be a reasonable figure. There is also a dispute regarding the rate of O.T.A. admissible. O.T.A. should be calculated as

$$\frac{\text{Basic Pay} \times 12 \times 1.5}{44 \times 52}$$

$$44 \times 52$$

The Administration of the Union Territory of Lakshadweep not only limits the hours of overtime but also pay very low rates.

As against this the FRSR and CCS Rules seem to assume that the employee is free to go home after his work and even impose a ceiling that

“the maximum overtime allowance shall not exceed the amount corresponding to overtime allowance payable for one-third of monthly working hours”,

which works out to 50 hours. FSUI point out that the Administration of the Union Territory of Lakshadweep seem to agree with these views in issuing order No.F.No.2/5/96-Port dated 30.11.1999, where they state as under:

“The staff working on board the Administration’s ships like M.V. Dweep Setu, M.B. Suheli and IIF ships have to work out of their normal working hours and even holidays to ensure that the engines of the ships and other works are functioning properly during the running time of the ships and they cannot be asked to avail compensatory off in lieu of their work on holidays as the turn duties in the ships have to be monitored to ensure the ships run properly.

The Administrator is therefore pleased to order the payment of O.T.A. to the Administration’s staff working on board the ships like M.V. Dweep Setu, M.B. Suheli and IIF ships for their work out of normal office hours and holidays at the rates as are applicable to the operational staff.”

This is in sharp contrast to agreements in the private sector, which permit payment of overtime allowance at the rate of 300 hours per month.

Furthermore, as against the 102 days of leave a year that is common in employee-employer agreements in the shipping sector because of this reason, in the petitioner’s case the maximum eligibility for leave in a year is only 58 days (30 days of Earned Leave plus 20 days of Half pay leave plus 8 days of Casual leave). In addition there is medical leave entitlement of around 15% a year. In other words this would mean 33% of ordinary leave plus 15% medical leave, working out

to around 48%. This is the rationale for FSUI demanding a roster system of rotating employment among members of a labour pool, which is 1.5 times the number of posts, is better. FSUI further point out that this is only in line with what the Administration of the Union Territory of Lakshadweep set out to do by issuing press release no. F. No. 1/10/91-Port dated 24-9-91, where it is stated that

“It is proposed to maintain a roster for Seamen in Lakshadweep for all categories of manning such as Deck Crew/Engine Crew, Utility Hand, Cooks, Bandary, Bandary mate etc. required for Lakshadweep Administration owned ships. CDC holders who are willing to register their names may submit applications.....”

Shri Kanjilal argues that Section 100 of the Merchant Shipping Act makes it obligatory for crew taken aboard a ship to execute an agreement. The Merchant Shipping Act, he contends, is the statute and that should prevail over the FRSR, which are executive orders. He argues that a Government servant ceases to be governed by FRSR the moment he boards the ship after signing the articles of Agreement; the FRSR would apply to the crew-member once he is on shore but on board a ship it is the agreement as per the Merchant Shipping Act that he should be bound by.

Shri Kanjilal argues that the FRSR does not apply to Marine staff. He quotes FR3 in this regard.

FR3-Unless in any case it be otherwise distinctly provided by or under these Rules, these Rules do not apply to Government Servants whose conditions of service are governed by Army or Marine regulations.

The 5th Central Pay Commission Report at para 55.181 amplifies on Marine Staff as under:

55.181. Marine Staff can be broadly categorised as Deck Staff and Engine Room Staff. They are governed by the Merchant Shipping Act, 1958 and the Inland Ships Act, 1917, in addition to other Rules applicable to civilian employees of Central Government. The technical qualifications prescribed in the Inland Ships Act are essential for initial appointment of the Marine Staff as well as their promotion. In addition to prescribing procedures for registration of ships, their classification based on tonnage and horse power of engines, the requirements of navigational aids, etc., the Merchant Shipping Act also stipulates the certificates of competency to be obtained by different categories of marine staff for serving on different ships based on their tonnage and engine horse power.

The report goes on to enumerate the sanctioned strength of Marine staff in different Ministries and Departments at para 55.182. There is no mention of any Marine staff here of the departmental crew under the Administration of Union Territory of Lakshadweep.

Shri Kanjilal relies upon this to conclude that the 5th Central Pay Commission has not taken into account or provided for the special circumstances of the Marine Staff under the Administration of the Union Territory of Lakshadweep, and that the special conditions under which seamen have to work are compensated adequately only by the agreements under the Merchant Shipping Act.

Shri Kanjilal points out that Part VII of the Merchant Shipping Act, 1958 deals with provisions regulating appointment, the terms and conditions of service, employment contracts, the agency for appointment, welfare measures for seamen and settlement of disputes between seamen and employers. Sections 100 and 101 of the Merchant Shipping Act make the execution of an agreement with the crew mandatory, leaving no room for choice. So the position of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep that in case the departmental crew want to

have an agreement-based engagement they can do so after quitting the service of Government is not legally sustainable. FSUI further point out that Section 436(2) even prescribes punishments under Sl. Nos. 22 and 23 for carrying a seaman to sea without entering into an agreement with him in accordance with the Merchant Shipping Act or if an agreement is entered into with the seaman for a scale of provisions less than the scale fixed under Section 101(2)(g).

He further points out that the Mercantile Marine Department has been getting the Administration of the Union Territory of Lakshadweep to execute an agreement even with the departmental crew of M.V. Dweep Setu, M.V. Hameedath Bee and M.V. Khadeeja Beevi since around 1998.

An agreement so executed was summoned for perusal and examination from the Office of the Surveyor in charge Mercantile Marine Department, Kochi. It was seen that the basic wages is written up in the column for total emoluments. No entries are made in the columns for other benefits like victualling allowance or other terms.

FSUI state that since agreements are now being executed they want the contents of the agreement to be enforced now.

The FSUI point out that Section 101(2)(g) and Section 138 of the Merchant Shipping Act provide for payment of a victualling allowance with the amount fixed to be sufficient for procuring for the seaman provisions at the scale to be notified by the Central Government. The inappropriateness of the FRSR and CCS Rules to conditions on board a ship is brought out by the fact that the Administration of the Union Territory of Lakshadweep had to sanction a victualling allowance on 14.5.1998 when the seamen went on agitation. The Administration of the Union Territory of Lakshadweep however does not pay this directly; instead the Administration of the Union Territory of Lakshadweep have got SCI to meet the expenditure on this account in the first instance and reimburses SCI for this item also as part of the total compensation.

FSUI quotes from the order issued by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep to show the thinking of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep in the matter:

Extract of order No.F.No.13/17/95-Port OPI dated 14.5.1998 issued by Port Officer for
Administrator, Union Territory of Lakshadweep.

“The crew-members working on board sea going ships of this Administration have been representing for higher remuneration and allowances. These representations have been considered by the Administration from time to time. It has been found that the crew working on these ships are low paid compared to their counterparts working in other ships where the crew complement is provided by the Shipping Corporation of India. These crew also have to perform more or less similar duties as that of crew posted in other ships. There are differences in the allowance also. In the ships where staff component has been provided by SCI they are paid victualling allowance. However, in the case of the ships where the staff is posted by the Administration so far the practice has been to pay only eligible TA/DA as per Government of India Rules. Considering this disparity and also in view of hard service conditions in the sea, Administrator, U.T. of Lakshadweep is pleased to sanction victualling allowance @ Rs.120/- per day with effect from 1.4.1998 to the crew-members working on board the sea going ships namely M.V. Dweep Setu, Inter Island Ferries and MV. Suheli.”

Even this, FSUI points out, is not full compliance of the Merchant Shipping Act. The basis of the amount of Rs.120/- per day is not clear. It is also not clear whether it is sufficient to purchase the scale of provisions notified by Government of India. Moreover this payment is discriminatory as SCI personnel on the same ship get Rs.250/-. They think that a reasonable level for the departmental crew for the allowance is Rs.190/- per day as they are now drawing this over and above the admissible TA/DA.

Shri Kanjilal states that the ~~departmental~~ crew should not be made to pay for the fact that the ships that they are working on are not used frequently on voyages. The deployment of the ships is the prerogative of the ship owner. The ships are deployed not in the lagoon but on the high seas. He points out that the 4 ships at issue are not inland ships in terms of the Inland ships Act 1970. He points out in this context that

2(1)(a) "Inland Ship" or "Inland mechanically propelled ship" means a mechanically propelled ship which ordinarily plies on any inland water

2(1)(b) "Inland Water" means any canal, river, lake or other navigable water

3(1) An inland mechanically propelled ship shall not proceed on any voyage, or be used for any service unless she has a certificate of services in force and applicable to such voyage or service.

FSUI oppose the position of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep that "the crew employed by the Lakshadweep Administration on their 4 ships could exercise the option of either remaining in Government service and be governed by the Govt. Rules and regulations in force or resign from the Govt. service and get engaged on contract terms and conditions as is prevalent in the trade."

FSUI also opposes the position of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep that "in case the Union wants to have an agreement of the crew-members of the above ships they can enter the same based on the CCS Rules and other Rules and regulations of the Government of India."

FSUI also oppose any interpretation of Section 103(3) of the Merchant Shipping Act 1958 that says that an agreement under the Act and permanency of employment cannot co-exist.

FSUI suggests that to get out of the present impasse the Administration of the Union Territory of Lakshadweep could contemplate handing over manning of all the remaining four ships along with staff to the Shipping Corporation of India. The staff should however get protection for their earlier service. Although this idea was pursued with the Shipping Corporation of India and the Administration of the Union Territory of Lakshadweep both the Administration of the Union Territory of Lakshadweep and the Shipping Corporation of India did not submit their response in time for the Tribunal to be able to consider this as a viable proposal.

Evidence adduced by Administration of the Union Territory of Lakshadweep Shri. Ali Manikfan, Port Officer, Administration of the Union Territory of Lakshadweep testifying on behalf of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep reiterates that the departmental crew were appointed against specific posts created under CCS Rules. Therefore the pay and conditions are necessarily to be governed by the CCS Rules.

He points out that the departmental crew were not appointed under Marine regulations. Appointment under Marine regulations require qualifications such as CDCs. Possession of CDC was not a pre-requisite for appointment and therefore it is clear that the departmental crew were appointed under the provisions of Recruitment Rules for specific posts. As long as they have been appointed under CCS Rules they cannot take the plea that they are not regulated by CCS Rules.

There are special benefits of being departmental staff such as job security and permanency of employment, pensionary benefits, LTC/FTC, etc. These benefits are not available for contract appointments. The petitioners cannot claim the benefits of Government employment and the benefits of contractual employment.

The Administration of the Union Territory of Lakshadweep does not oppose the exercise of an option by the petitioners to stay in service and abide by Rules or to leave the service and to get benefits of a separate contractual appointment.

He further points out that the CCS Rules do not prohibit employees manning ships. Neither does the Merchant Shipping Act specifically prohibit Government employees from manning the ship.

He denies that there is ambiguity regarding applicability of the FRSR to departmental crew. He points out that the FRSR do not lay down job requirements or qualifications required for a job and explains that is why CDCs are not mentioned in the CCS. The requirements of posts would usually be found in the Recruitment Rules. He states that the demands of the FSUI are to be rejected in view of the fact that the employees concerned are Government employees bound by the FRSR and CCS Rules. He further points out that the roster system for employment by rotation from a pool of seamen is not possible within the Governmental system because of the permanent nature of Government employment where employees are eligible to keep drawing their usual pay whether they work on a ship or on a shore installation.

Shri. K. Asokan, Secretary (Admn.) Administration of the Union Territory of Lakshadweep, deposes that there is no ambiguity regarding the applicability of CCS Rules to the departmental crew. The 5th Pay Commission has covered the departmental crew in their recommendations. In reply to the charge made by FSUI that the 5th Pay Commission has not covered the petitioners herein in their report, it is pointed out that Pay Commissions do not recommend revised pay scales to each and every post. The scales applicable to the general categories of posts are mentioned in the First Schedule Part A of the recommendations. The special recommendations are made in Part B and C of the Report. Only one post of the Port Department of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep i.e. Cargo Superintendent has been mentioned in Part C and has been given revised scale mentioned in Part C. Since there are no special recommendations made in part C for the other posts the pay scales recommended in Part A is applicable to the remaining categories of posts available in the Port Department. In Section 5 of the Report of 5th Central Pay Commission on Pay Scales for Union Territories, para 104.4 states as under:

104.4. Till 1968, the pay scales and allowances of employees of UT were linked with neighbouring states. Thereafter the policy was changed and presently the pay and allowances of UT employees are by and large on the pattern of Central Government employees. We are of the

view that such parity is justified and accordingly have tried to give comparable pay scales to similarly placed posts in the UTs and the Central Government. However for certain fields posts in the UTs, no analogous posts exist in the Central Government. As far as possible we have linked the pay scales of such posts with those of the neighbouring states.

104.5. We have received numerous demands seeking parity in pay scales with similarly designated posts in the Central Government or other union territories. While we have tried to extend identical pay scales to all similarly posts in different union territories, this has not always been possible as frequently the qualifications or the level of duties and responsibilities attached to these posts are different.

That the Pay Commission has made an impact on the departmental crew is evident from the fact that they have been given a revision in pay of 3.25 times the pre-revised scale effective 1.1.1996, as shown below:

Details of Pay Revision effected after the 5 th Pay Commission Report		
Name of post	Pre-revised scale	Revised scale
IIF crew	Rs.950-20-1150-EB-25-1400	Rs.3050-75-3950-80-4590
Deck crew	Rs.800-15-1010-20-1150	Rs.2650-65-3300-70-4000
Engine Crew	Rs.800-15-1010-20-1150	Rs.2650-65-3300-70-4000
Greaser	Rs.800-15-1010-20-1150	Rs.2650-65-3300-70-4000
Senior Serang	Rs.1350-30-1440-40-1800-EB-50-2200	Rs.4500-125-7000
Marine Engine Driver	Rs.1320-30-1560-EB-40-2040	Rs.4000-100-6000
Serang	Rs.1320-30-1560-EB-40-2040	Rs.4000-100-6000
General Purpose crew	Rs.950-20-1150-EB-25-1400	Rs.3050-75-3950-80-4590
Cook (Suhali)	Rs.800-15-1010-20-1150	Rs.2650-65-2660-60-3200
Topaz	Rs.750-12-870-14-940	Rs.2550-55-2660-60-3200
Utility Hand	Rs.750-12-870-14-940	Rs.2550-55-2660-60-3200
Tindal	Rs.1150-25-1500	Rs.3050-75-3950-80-4590

He points out that the departmental crews are assigned various duties from time to time. People working on a ship are rotated between ships as well as between ship and shore installations. Generally there is rotation to accommodate the requests of the crew.

Shri. Shai Koya Deputy Director (Supply and Transport) Administration of the Union Territory of Lakshadweep states that M.B. Suheli is a tanker stationed at Kavaratti. It travels to the end of the lagoon to go upto the M.V. Bharat Seema and M.V. Tipu Sultan to collect bunker from these ships and goes back to the jetty at Kavaratti. Each voyage takes only 3 hours. M.B. Suheli feeds the Inter Island Ferries.

Shri. Koya deposes that in the case of the two Inter Island Ferries, M.V. Hameedath Bee and Khadeeja Beevi, the voyages last only a day. They do not usually sail on Fridays and sometimes even on Sundays. The two ships do not have cooking facility or accommodation for the crew so that they usually avoid sailing at night. They leave Kavaratti at around 9.00 a.m. for the various Islands and come back by about 5.00 p.m. on the same day. Even on their trips from the Mainland to the Islands after repairs they cover the 220 nautical miles in a day by starting at around 6.00 a.m. They can sail only in normal weather. The farthest Island they go to is Androth, which is around 60 nautical miles. They do not go to Minicoy, to which the distance is 140 nautical miles and the voyage to and fro takes more than a day. The Inter Island Ferries do not sail during the monsoons. They cannot stay in the lagoons during the monsoon and are sent at that time to the Mainland for repairs.

Shri. Koya says that the usual period of operation for the M.V. Deep Setu is from 16th September to 15th May every year. The ship is based at Kozhikode. The average length of each voyage is 3 days. There are 13 departmental crew aboard the M.V. Dweep Setu but there is no fixed term for them. Usually they serve for the full fair weather season of 8 months. In the foul weather season lasting 4 months M.V. Deep Setu anchors at Kozhikode or Kochi. A minimum crew of around 5 to 6 persons is kept aboard and the rest are sent during this period to shore installations usually of their choice. However, there is now instruction not to retain any crew aboard if the ship is taken to the Kochi Shipyard for repairs.

In view of the above Shri. Koya states that the crew aboard the M.B. Suheli, M.V. Hameedath Bee and M.V. Khadeeja Beevi can usually go home every day as only one or two crew are retained to keep watch on the ships at night.

Other Evidence The Surveyor in charge, Mercantile Marine Department, Kochi has confirmed vide his letter No.2-SG(152) dated 2.2.2000 that

“Ships M.V. Khadeeja Beevi and M.V. Hameedath Bee can operate only during fair weather season due to the conditions imposed by the designer/manufacturer. M.V. Dweep Setu can also operate only during fair weather season due to the restriction imposed by B certificate for plying from mainland, group of Islands and back.

M.V. Hameedath Bee and M.V. Khadeeja Beevi are Inter Island Ferries starting their operation in the morning hours from Kavaratti and return in the evening, touching some of the Islands like Androth, Kiltan, Kalpeni, Agatti, Amini, Kadamath, Chetlat and Bitra.

A copy of the Gazette Notification regarding the fair weather and foul weather seasons along the coast of India is also forwarded herewith.

(g) “fair weather season” means;-

(i) in the Arabian Sea, the season beginning on and from the 1st Sept. and ending with the 31st May; and

(h) “foul weather season” means;-

(i) in the Arabian Sea, the season beginning on and from the 1st June and ending with the 31st August;”

Since both sides had made conflicting claims regarding conditions of service of seamen under the Andaman and Nicobar Administration the facts were collected from the Andaman and Nicobar Administration officially. The Director of Shipping Services, Andaman and Nicobar Administration vide his letter No.Sh/370/WA/II/Crew/2000 dated 1st February 2000 has stated as under:

“Three types of seamen are being engaged for manning A&N Administration’s ships and their terms and conditions are separate as mentioned below:

1. Ships plying on mainland-Island Sector.

The Seaman employed on above ships are governed by NMB agreement and they are contract crew.

2. Ships plying on inter Island sector.

They are also contract crew and they are governed by Agreement executed between A&N Administration and Hinterland Seaman Union.

3. Ships plying on Inter Island, Foreshore, Harbour Ferry Services (Departmental Crew).

They are permanent employees of A&N Administration and governed by Rules and regulations of Govt. of India (CCS Rules)."

It emerges from the above that both in the Andamans as well as in the Lakshadweep departmental crew are kept on the shorter routes.

The Shipping Corporation of India Ltd., vide their letter No.FPC/HT/2000 dated 31st January 2000 have confirmed that they

"are engaging permanent home trade seamen on ships touching the ports of Lakshadweep and terms and conditions of their employment is governed by the INSA/JMU agreement for period 1996-98 which has expired on 31.3.1998.

As desired we are also enclosing herewith a statement showing the wage pattern of Seamen/Helmsmen category for 1996-98.

Particulars	1996-98 INSA
Basic	2720
Leave wages	771
SR. Supplement	125
Supplement	1185
Coastal allowance(25%)	680
Bonus (15%)	408
OT (170 Hrs)	3638
Leave subsistence	850
PF (12%)	576
Gratuity (8.33%)	400
Welfare fund	175
Pension & Annuity	450
Working apparels making	83
On board victualling	4050
Total (A)	16111
Other Allowances:	
Ship Keeping	120
Boiler/Scavenge	75
Dirty Cargo Allowance	30
National Holidays	107
Retention allowance	54
Retention subsistence	120
Medical wage/subsistence	211
Porterage/conveyance	60
Repatriation	80
Difference in OT (16 Hrs)	3424
Total (B)	4281
Total (A) + (B)	20392

All the matter on record has been considered carefully. The points raised are found as under:

Whether the departmental crew under the Administration of the Union Territory of Lakshadweep are seamen in terms of Section 3(42) of the Merchant Shipping Act, 1958

It has come out in the evidence that the ships of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep are all registered under the Merchant Shipping Act, 1958. It has also come out in the evidence that the departmental crew are serving aboard the ships as crew. Section 3(42) the Merchant Shipping Act, 1958 reads as under:

3(42) "Seaman" means every person (except a master, pilot or apprentice) employed or engaged as a member of the crew of a ship under this Act, but in relation to Sections 178 to 183 (inclusive) includes a master;"

Hence It appears that the departmental crew serving aboard the ships of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep are seamen in terms of Section 3(42) of the Merchant Shipping Act, 1958.

The Union have also demanded fixation of pay and allowances for the seamen as per the Home Trade Agreement consequent upon their declaration as seamen under Section 3(42), as would be applicable to the typical seaman working in the non-Government sector. It has come out in the evidence that the total emoluments under the agreement relevant for the Lakshadweep sector, viz. the Home Trade Agreement, are higher than the total pay drawn by Government employees. It has also been seen, on the basis of data submitted by the Union themselves, that the difference emerges mainly because of Overtime Allowance (fixed Overtime Allowance of 300 hours as against a tightly controlled one-third of monthly hours ceiling on Overtime Allowance in Government), and Victualling Allowance (as against eligible TA/DA in Government). The Agreement also entitles them to 102 days of leave as against the 58 days of leave in a year in Government service.

But the typical seaman working in the non-Government sector does not have job security and continuity of work. Section 103(3) of the Merchant Shipping Act, 1958 implies that agreements for employment signed by the seamen on home trade vessels cannot be concluded for more than nine months at a time. Apparently, the continuous stay on board a ship away from the family for upto nine months has made it necessary to ensure by law that the seaman is given time off on the shore; however the demand-supply imbalance among seamen implies that non-Government sector seamen cannot usually find re-employment at will. In other words, it would seem that permanent tenures of employment and Section 103(3) do not go together, as Nagendra Singh (1979) in his *Maritime Law of India* observes:

“In the case of seamen, however, there is no continuity of employment as in the case of Officers. They are signed on usually for one voyage at a time lasting about six to nine months. The number of Indian seamen available for employment is far in excess of the number of jobs available.”

The Union points out in reply that Rule 42 of the Seamen's Employment Office Rules, 1986 shows by implication that ship owners can also keep permanent seamen. Be that as it may, objective conditions of demand and supply in the trade usually ensure that seamen out of work have to wait for an uncertain period of time, running into months, and alleged by Administration of the Union Territory of Lakshadweep to extend up to even a year, before they can sign on, during which time they are at best on a retainer, which is a pale shadow of their wages and allowances while aboard a ship.

This is in contrast to the job security of the departmental crew until their age of retirement; moreover, whether they serve on a ship or on shore they continue to draw their regular pay and allowances. In other words, they do not have to sacrifice pay and allowances to be on the shore. The departmental crew also have post-retirement benefits such as an inflation-indexed pension and gratuity, and eligibility to a host of other benefits like housing, medical facilities, LTC/FTC, House Building Advances, Vehicle Advance, etc. which are not obtainable under the Home Trade Agreement.

Life is about choices; one cannot have everything. The departmental crew have to choose. It is not fair that the departmental crew-men be allowed to stay on as Government employees with job security and enjoy the benefit of the private sector in terms of pay and allowances. The departmental crew-men have to accept one of the two competing packages as a whole; cherry-picking from the best of both with a view to avoid the unfavourable features of each is unacceptable. Departmental crew who are dissatisfied with their compensation package can resign from Government service and opt for employment like a seaman in the private sector.

In the result the Tribunal finds that the departmental crew serving aboard the ships of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep are seamen in terms of Section 3(42) of the Merchant Shipping Act, 1958 and simultaneously Government employees under the CCS Rules.

If the departmental crew are seamen, whether Part VII of the Act should apply

It has been stated that the departmental crew serving aboard the ships of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep are seamen in terms of Section 3(42) of the Merchant Shipping Act, 1958. The Union has asked for application of Part VII of the Act to these seamen. Part VII of the Act deals with the terms and conditions of employment of seamen. It has apparently been formulated with a view to prevent unorganised seamen being taken advantage of by Ship owners and has a comprehensive package for their protection. It is intuitively not applicable to departmental crew who have been recruited under the CCS Rules and have been given Constitutional protection. As Government employees they can be posted on shore installations as well as on ships. It is only when they board ships as crew that the provisions of the Act are attracted. The departmental crew gets to serve on a ship because they were appointed as Government employees under the CCS Rules in the first place. Insofar as only 8 out of 46 members of the Union here are admitted in the submissions to hold CDCs the majority are not even qualified to be on a ship. In a sense they are first Government employees and only then seamen.

The CCS Rules are a comprehensive compensation package that the departmental crew undertook to serve under. Any advancement they seek would have to be within the framework of the CCS Rules. They cannot import into the CCS Rules fragments of a statutory arrangement that are favourable to themselves. Without giving up employment under the CCS Rules they cannot aspire to other terms. The CCS Rules are a comprehensive compensation package just as much as the NMB Agreement/Home Trade Agreement: of course, each package has its favourable and unfavourable points.

The Union has put forth the unexceptionable principle that if there is a conflict between a Statute and a set of Rules or Administrative Orders, the former shall prevail. The Merchant Shipping Act, 1958 (the Statute) and the CCS Rules and FRSR (the Administrative Orders) are not totally contradictory to each other. As pointed out by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep, the CCS Rules have not prohibited Government employees from manning ships; neither has the Merchant Shipping Act, 1958 prohibited seamen from being under Government employment or stipulated that seamen have to be paid as per the Home Trade Agreement.

As the CCS Rules are a comprehensive compensation package there are large areas of congruence between the CCS Rules and Part VII of the Merchant Shipping Act, 1958. That is not to say that there are no areas of conflict between the two. In areas where there is a conflict between the statute and the administrative orders, the statute must prevail, but Sections of the Merchant Shipping Act, 1958 that compromise the position of the departmental crew as Government employees or their overall subservience to the CCS Rules need to be exempted from application by issuance of a notification under Section 455(2) of the Act. This is because first and foremost the departmental crew are Government employees.

For instance, in the matter of discipline, the Merchant Shipping Act, 1958 places the seaman under the disciplinary authority of the Master of the ship. This is in contradiction to the CCS(CC&A) Rules to which the departmental employees, on account of their being Government employees, are subject to. A notification is thus required to be issued under Section 455(2) exempting the departmental crew from the application of the provisions in the Merchant Shipping Act, 1958 pertaining to discipline contained in Section 190 to 211.

On a cursory examination of Part VII of the Act, the following are the Sub-Parts of Part VII which can be dispensed with by means of an exemption notification. It is however recommended that further examination be made before issue of the notification under Section 455(2).

Description of Sub-Part of Part VII	Sections	Recommendation regarding the Applicability to Departmental Crew aboard Government Ships
Prescription of Manning Scale	Section 88	Section to apply as there is no conflict with provisions in CCS Rules and FRSR.
Shipping Masters	Section 89- Section 90	Section to be exempted as engagement and discharge are irrelevant under permanent employment regime of the CCS Rules.
Apprenticeship to the sea service	Section 91- Section 94	Section to be exempted as irrelevant to employment under the CCS Rules.
Seamen's Employment Offices	Section 95- Section 97	Section to be exempted as engagement and discharge are irrelevant under permanent employment regime of the CCS Rules.
Engagement of Seamen	Section 98- Section 108	Section to be exempted as engagement and discharge are irrelevant under permanent employment regime of the CCS Rules.
Employment of Young Persons	Section 109- Section 113	Section to be exempted as engagement and discharge are irrelevant under permanent employment regime of the CCS Rules.
Engagement of seamen by masters of ships other than Indian ships	Section 114- Section 117	Section to be exempted as irrelevant under permanent employment regime of the CCS Rules.
Discharge of Seamen	Section 118- Section 124	Section to be exempted as engagement and discharge are irrelevant under permanent employment regime of the CCS Rules.
Payment of Wages	Section 125- Section 134	Section to be exempted as this is governed by the CCS Rules and FRSR.
Advance and Allotment of Wages	Section 135- Section 144	Section to be exempted as this is governed by the CCS Rules and FRSR.
Mode of Recovering Wages	Section 145- Section 148	Section to be exempted as this is governed by the CCS Rules and FRSR.
Power of Courts to Rescind Contracts	Section 149	Section to be exempted as this is governed by the CCS Rules and FRSR.
Disputes between Seamen and Employers	Section 150- Section 151	Section to be exempted as this is governed by the CCS Rules and FRSR.
Property of Deceased Seamen and Apprentices	Section 152- Section 160	Section to apply as there is no conflict with provisions in CCS Rules and FRSR.
Distressed Seamen	Section 161- Section 167	Section to be exempted as engagement and discharge are irrelevant under permanent employment regime of the CCS Rules.
Provisions, Health and Accommodation	Section 168- Section 177A	Section to apply as there is no conflict with provisions in CCS Rules and FRSR.
Special Provisions for the Protection of Seamen in respect of Litigation	Section 178- Section 183	Section to apply as there is no conflict with provisions in CCS Rules and FRSR.
Special Provisions for the Protection of Seamen in respect of Other Matters	Section 184- Section 189	Section to apply as there is no conflict with provisions in CCS Rules and FRSR.
Provisions as to Discipline	Section 190- Section 211	Section to be exempted as departmental crew are under the CCS(CC&A) Rules.
Official Logs	Section 212- Section 217	Section to apply as there is no conflict with provisions in CCS Rules and FRSR.
National Welfare Board for Seafarers	Section 218	Section to be exempted as engagement and discharge are irrelevant under permanent employment regime of the CCS Rules.

Whether the Administration of the Union Territory of Lakshadweep should execute agreements with the departmental crew

Section 2(1) of the Merchant Shipping Act, 1958 lays down that the Act shall apply to any ship that is registered in India. But A.B. Gandhi (1975) in his book *Commentary on Merchant Shipping Act*, states that

“The Merchant Shipping Act has no application in respect of Government ships or ships belonging to foreign States employed by them otherwise than for profits.....In the United Kingdom the Merchant Shipping Act does not apply unless specifically provided to ships belonging to the Crown. The Crown may, however, by order in Council make regulations for the registration of Government ships as British Ships for the purpose of Merchant Shipping Act, and the Act, subject to any exceptions and modifications made by an order, apply to ships registered in accordance with the regulations.”

Although Government ships are not liable to be registered under the Act under Sections 21 and 22, Section 73 is set up as an enabling provision to facilitate the registration of Government ships. Government have thereafter issued Rule 29 of the Merchant Shipping (Registration of Indian Ships) Rules, 1960 providing for registration of Government Ships. The four ships of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep having departmental crew have accordingly been registered under this Act.

There is however a provision in Section 455(2) to exempt the application of the Act, wholly or partly, to Government ships. There is also a more general power to exempt categories of ships in the Act under Section 456(1). However, no notifications under Section 445(2) or under Section 456(1) have been issued in respect of ships owned by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep.

Section 100 requires that agreements have to be executed with the crew before they can be employed by Indian ships, unless the ship is a home-trade ship of less than two hundred tons. This implies that agreements are liable to be executed with the crew in respect of the three ships M.V. Dweep Setu, M.V. Hameedath Bee and M.V. Khadeeja Beevi. The fourth ship M.B. Suheli is not only below 200 tons but is also, as per the definition in Section 3 (16), a home trade ship and as such, is not bound by Section 100 of the Merchant Shipping Act. Thus as the law stands today, Sections 100 and 101 of the Merchant Shipping Act, 1958 cast an obligation on the Administration of the Union Territory of Lakshadweep to execute an agreement with the departmental crew of the three ships M.V. Dweep Setu, M.V. Hameedath Bee and M.V. Khadeeja Beevi owned by them.

It has come out in the course of these proceedings that an agreement in the format laid down by law is being signed even now as a matter of routine by the Masters of these three ships M.V. Dweep Setu, M.V. Hameedath Bee and M.V. Khadeeja Beevi for a duration of six months and the departmental crew. Some entries in the format, such as victualling allowance, fines and forfeitures, and voyage details are however not being filled up before the execution of the agreement.

It has been stated on behalf of the Administration of the Union Territory of Lakshadweep here that they have no objections to executing an agreement in terms of Sections 100 and 101 if the specific terms embodied therein are those conferred on the departmental crew by the CCS Rules. The Union have objected to this; they demand a compensation package on the basis of the relevant agreement between the unions and shipowners. The Union want the crew to be placed under the disciplinary control of the ship's Master. The Union further argue that the departmental crew-man takes on the avatar of a seaman in terms of Section 3(42) on board a ship, but once on land he reverts to the status of a Government employee under the CCS Rules. In the Union's scheme of things, additionally there would be a roster system for rotation of duty from among the pool of Government employees.

This would clearly be tantamount to enjoying the best of the Government sector (in terms of job security and a host of allowances and post-retirement benefits) and of the non-Government sector (in terms of high wages and allowances). For that very reason it is not reasonable, and cannot be recommended for acceptance.

The departmental crew have had a chance to ponder the choices they had before they joined Government employment, duly undertaking to abide by the CCS Rules. Even now with their present compensation package, they are a privileged lot in the context of the high unemployment in the Islands. It is now not open to them to resile from their undertaking to abide by the CCS Rules and to demand to be compensated on an entirely new footing unless they resign and choose afresh. Moreover, an approach of cherry-picking the best from not one, but two, packages smacks of opportunism.

Hence it is found that the Administration of the Union Territory of Lakshadweep is liable in law, as it stands today, to execute agreements with the departmental crew, but embodying the terms of the CCS Rules, under Section 100 and 101.

However, as the value-addition from an agreement with a set of permanent departmental crew every six months is doubtful, it is recommended that an exemption notification under Section 455(2) of the Act be issued.

Whether the CCS Rules are sufficient to compensate the rigours of duty aboard a ship, and if not, to suggest suitable modifications

It has been argued by the Union that duty aboard a ship on a voyage entails continuous duty with no leave or holidays and that the departmental crew aboard are not able to leave the ship for the duration of the voyage. This in turn involves continuous absence away from the family. At the same time, the restrictions in terms of certified crew carrying capacity of the ship usually imply that there are never enough people to do all the work involved in maintaining and running a ship round the clock. Therefore persons on board necessarily have to do duty by turns and shifts so that the ship is kept running and in good repair. For this extra effort no compensatory leave can be given because the person is away from land on a ship. Moreover, the ships traverse the high seas, which is, all said and done, a risky affair; there is no compensation under the FRSR for this either. The Union have quoted FR3 in support of their case that the CCS Rules and FRSR have no application to marine staff:

FR3-Unless in any case it be otherwise distinctly provided by or under these Rules, these Rules do not apply to Government Servants whose conditions of service are governed by Army or Marine Regulations.

But the departmental crew here were not appointed under Marine Regulations in the first place for the departmental crew to be now governed by them. After all, in the present case the departmental crew were recruited without even CDCs (a requirement under Section 99) and appointed under CCS Rules.

Having said that, the fact remains that the vast majority of Government employees under the CCS Rules and the FRSR are land-based and land-bound Officers and staff, working behind desks, and dealing with files; it is therefore inevitable that the CCS Rules and the FRSR should mainly cater to their needs and circumstances.

The departmental crew here are not the typical Government employees that one would expect to find under the CCS Rules and FRSR. They work at sea, and to that extent, they are at greater risk than Government employees on land. Their working hours cannot usually be restricted to the 8 hour working day of the average Government employee. There are also long periods of absence away from the family, unlike the Government employee who is able to return home in the evening every day to his family.

This description of the rigours that duty aboard a ship entails has been examined with what obtains in actual fact to the four ships M.V. Dweep Setu, M.V. Hameedath Bee, M.V. Khadeeja Beevi and M.B. Suheli.

It has come out in the evidence that M.B. Suheli is basically a tanker ship usually stationed at Kavaratti Jetty and is used to store fuel. It is used to re-fuel the Inter-Island Ferries, M.V. Hameedath Bee and M.V. Khadeeja Beevi, based at Kavaratti. It has also come out in the testimony that the only occasional voyage that she makes is to the ships berthed just outside the lagoon for purposes of lifting bunker from them, and that these voyages usually do not last for more than three hours. It is also on record that the crew-members are usually able to go home to their families in the evening like Government employees in more sedate lines of work.

In the case of the Inter-Island Ferries M.V. Hameedath Bee and M.V. Khadeeja Beevi, it has come out in the testimony that these ships are stationed in the fair weather season at Kavaratti, that the voyages typically last for not more than a day, and that the ships leave around 9.00 a.m. in the

morning for the various Islands and return usually by about 5.00 p.m. By way of corroboration it is noted that the registration details of these ships show that these ships do not have certified crew accommodation; there are no cooking facilities aboard also, so that long voyages are not possible. It is also stated that the ships do not sail on Fridays usually and sometimes not even on Sundays.

The Union has also not controverted this testimony, excepting for observing that because of the unpredictable seas there were delays and deviations from plans. As such it would appear that the departmental crew working on the Inter-Island Ferries M.V. Hameedath Bee and M.V. Khadeeja Beevi are in a position to go home to their families in the evenings like ordinary Government employees. Even so, the limited crew aboard have to do duty outside their normal working time of eight hours to keep the ship running and in good repair.

In the case M.V. Dweep Setu it is seen that this ship has certified crew accommodation for 17 crew. The ship is based in the fair weather season at Kozhikode. The fair weather season involves eight months of sailing from 15th September to 15th May. Even though each voyage takes only three days the crew generally cannot go back to their families at the end of their work or even at the end of their voyage, especially in case they hail from the Island. In such circumstances compensatory leave and compensatory off cannot be given nor availed of, and the work on the ship has to be done by turns and shifts continually. There is also continuous absence away from the family.

The redeeming feature is that the Administration of the Union Territory of Lakshadweep observes the foul weather season and suspends the operation of M.V. Dweep Setu for the four months from 15th May to 15th September every year. The Administration of the Union Territory of Lakshadweep apparently assigns the crew to duty at this time on shore installations as far as possible on their islands itself. This arrangement therefore mimics an agreement under Section 100 duly circumscribed by Section 103(3).

All ships except the M.B. Suheli operate on the high seas, which is a risky affair. However, being Government employees they can take leave admissible under the CCS Rules while serving on all the ships, including on the M.V. Dweep Setu.

Any attempt to differentiate between the ships on the basis of sailing time is disputed by the Union. They point out that departmental crews on board all three vessels are put to risk when their ship traverses the high seas. They argue that deployment of the ship is a management function, with the management deciding whether to run some ships on day-long voyages and others for longer distances. They see no difference between the situation of crew-men on the ships with the shorter and longer voyages. They plead that the departmental crew should not be made to pay for these management decisions. They even take shelter under Section 140, which states that the right to wages shall not depend on the earning of freight.

The Tribunal is unable to accept this line of reasoning totally. The longer voyage on the M.V. Dweep Setu involves greater sacrifices and effort from the crew there than the shorter voyages by M.V. Hameedath Bee and M.V. Khadeeja Beevi; it is arguable that the longer hours at sea mean greater risk and that therefore all these ought to be compensated differently.

In the course of the submissions by the Union before the Tribunal it has emerged that the main points of difference between the pay and allowances of Government employees and of seamen under the Home Trade Agreement is the payment of victualling allowance and treatment of Overtime Allowance, which are as under:

<u>Main Points of Difference</u>	<u>Government employee</u>	<u>Home Trade Agreement</u>
Overtime Allowance	Limited to a maximum of one-third of working hours in the month	Fixed OTA of 300 hours a month. Rate per hour of OTA is higher.
Provision of food as notified under Section 101(2)(g)	DA of Rs.70/- to Rs.110/- per day depending on scale.	Victualling Allowance of Rs.135/- per day.

As stated above the Tribunal holds that the CCS Rules and FRSR are comprehensive enough with certain modifications to design an appropriate compensation package for the departmental crew without the aid of the Merchant Shipping Act, 1958. Since reliance is not placed on the Merchant Shipping Act, 1958 the Victualling Allowance which is paid under the Act has to be given up. Instead the following package is suggested:

The compensation package has to vary with the hours of sailing per day involved. Where the hours of sailing are more this would mean greater time at sea during which time

- (1) more work has to be done, even outside the normal hours of working and
- (2) more food and refreshments at one's own expense has to be consumed; for instance, on a 3 day voyage around nine meals have to be consumed apart from snacks while on a 8 hour voyage one meal and two rounds of snacks would suffice.

The suggested cut-off is 12 hours of sailing per day. This is because only ships with certified crew accommodation and cooking facilities could undertake voyages of more than 12 hours duration.

Overtime Allowance The present ceiling of 50 hours a month on Overtime Allowance is not feasible on a sailing ship. It has therefore to be given up.

On a ship undertaking more than 12 hours of sailing in a month the following would be the hours of work involved:

<u>Maximum overtime in a 31 day month on a ship sailing more than 12 hrs a day.</u>		
Total hours of work on the basis of 8 hours of work per day for 25 working days in a 31 day month	8 x 25	200 hrs.
Total hours of work on the basis of 8 hours of work per day for 6 holidays in a 31 day month	8 x 6	48 hrs.
Assuming the employee requires 10 hours of rest and sleep the overtime available in excess of normal working hours on all days of the month is 6 hours per day. Total overtime involved	6 x 31	186 hrs.
Total hours of overtime in excess of normal working hours of in 31 day month		234 hrs.

On a ship undertaking less than 12 hours of sailing in a month the following would be the hours of work involved:

<u>Maximum overtime in a 31 day month on a ship sailing less than 12 hrs a day.</u>		
Total hours of work on the basis of 8 hours of work per day for 25 working days in a 31 day month	8 x 25	200 hrs.
Total hours of work on the basis of 8 hours of work per day for 6 holidays in a 31 day month	8 x 6	48 hrs.
On a ship sailing 11 hours per day for 31 days in the month the total overtime involved	3 x 31	93 hrs.
Total hours of overtime in excess of normal working hours of in 31 day month		141 hrs.

On the basis of the above, the total permissible overtime in a month is fixed at 150 hrs. per month in the case of a ship sailing less than 12 hours per day and 240 hours in case of a ship sailing more than 12 hours per day. This will be in relaxation of the existing ceiling of 50 hours per month in the Administration of Union Territory of Lakshadweep.

Actual hours of work would have to be recorded and overtime in excess of normal working time paid for at existing rates, subject to the ceilings noted above.

A Sailing Allowance is to be introduced to compensate for the risks and sacrifices involved in work at sea as distinct from duty on land.

This should be irrespective of the Pay Range of the employees concerned, as the risk does not depend on Pay Range.

But it should vary with the hours of sailing every day, as more sailing means more risk.

Rs.30/- per day of sailing for voyages involving less than 12 hours of sailing per day and Rs.45/- per day of sailing where voyages involving more than 12 hours of sailing per day is suggested.

Daily Allowance on Tour As departmental crew on longer voyages are likely to have more expenses, entitlement is to be given to them for drawing Daily Allowance on Tour on the basis of the next higher class of cities in the S.R on rates of Daily Allowances, as amended from time to time.

Those on shorter voyages shall continue with their present entitlements.

The cut off for sailing time is again proposed at 12 hours of sailing per day.

For instance those drawing Rs.70/- (in the Pay Range below Rs.4,100/-) and Rs.110/- (in the Pay Range Rs.4,100/- to Rs.6,500/-). They will be entitled to Rs.85/- and Rs.135/- respectively.

The results are worked out below:

Present Position			Suggested Scenario				
Pay Scale	<Rs.4100	Rs.4100- Rs.6500		Less than 12 hours of sailing per day		More than 12 hours of sailing per day	
Pay Scale	<Rs.4100	Rs.4100- Rs.6500	Pay Scale	<Rs.4100	Rs.4100- Rs.6500	<Rs.4100	Rs.4100- Rs.6500
Victualling Allowance (Rs)	120	120	DA (Rs)	70	110	85	135
DA (Rs)	70	110	Sailing allowance per day of sailing (Rs)	30	30	45	45
Total per day in Rs	190	230	Total per day (Rs)	100	140	130	180
Total permissible for 31 days (Rs)	5890	7130	Total permissible for 31 days (Rs)	3100	4340	4030	5580
Maximum Overtime Allowance permissible in a 31 day month in Rs	575	790	Overtime ceiling in hours per month	150	150	240	240
Grand Total of DA and OTA (Rs)	6465	7920	Overtime Rate per Hour (Rs)	11	16	11	16
			Maximum Overtime Allowance permissible in a 31 day month in Rs	1650	2400	2640	3840
			Grand Total of DA, Sailing Allowance and OTA (Rs)	4750	6740	6670	9420

Whether a roster system for rotation of employment from a pool of seamen should be instituted

The Union argues that declaring the departmental crew as seamen entitles them to execute agreements with the master and sign on and sign off as per their convenience. Section 103(3) also restricts these agreements to six/nine months in the case of home trade ships.

102 days of leave a year is common in employee-employer agreements in the shipping sector because of the long absences from home. In addition there is medical leave entitlement of around 15% a year. This would mean 33% of annual service as ordinary leave plus 15% medical leave, working out to around 48%. On this reasoning the Union demands a roster system for rotating employment among members of a labour pool, which is 1.5 times the number of posts.

The Union further point out that this is only in line with what the Administration of the Union Territory of Lakshadweep set out to do by issuing press release no. F. No. 1/10/91-Port dated 24-9-91, where it is stated that

“It is proposed to maintain a roster for Seamen in Lakshadweep for all categories of manning such as Deck Crew/Engine Crew, Utility Hand, Cooks, Bandary, Bandary mate etc. required for Lakshadweep Administration owned ships. CDC holders who are willing to register their names may submit applications.....”

The Administration of the Union Territory of Lakshadweep oppose this demand as the CCS Rules provide for employment for throughout the year on full pay, unlike in the shipping trade, so that no roster of idling labour can be entertained. As regards the press advertisement dated 24-9-91 noted above, ultimately sufficient CDC holders were not got and non-CDC holders had to be appointed under the CCS Rules.

The Tribunal agrees with this reasoning. The departmental employees being full time Government employees under the CCS Rules are not entitled to rotation of duty. It has been observed above that the existence of the foul weather season in the Arabian Sea and the fact that the M.V. Dweep Setu is a fair weather vessel ensure that the department crew do get time every year to spend with their families in keeping with the spirit of Section 103(3). With regard to the other three ships also, the nature of their present deployment and their build ensure that the department crew do get time every year to spend with their families in keeping with the spirit of Section 103(3). The usual transfer norms of Government service are sufficient to deal with requests of employees who want to be stationed ashore.

Hence this point is accordingly found against the Union. The departmental crew is not entitled to a roster system for rotation of employment.

Dated this the 10th day of February 2000 at Kochi

PAUL ANTONY – One Person Tribunal

Documents relied on

1. Statement dated 23.9.1999 of General Secretary, Forward Seamen's Union of India and its enclosures including Annexure A to Annexure K and specifically including Annexure A letter No.FSUI/98-99 dated 8.1.1999 of the President, Forward Seamen's Union of India addressed to Secretary, Government of India, Ministry of Surface Transport.
2. Statement of Opposition against para wise statement of Lakshadweep Administration of General Secretary, Forward Seamen's Union of India, dated 1.11.1999 and its Annexures A to H.

3. Comparative Statement Scale of Wages of Seaman/Helmsman, submitted by General Secretary, Forward Seamen's Union of India on 2.11.1999.
4. Further statement from Shri. Kanjilal, General Secretary, Forward Seamen's Union of India dated 31.12.1999
5. Deposition from Shri. Kanjilal, General Secretary, Forward Seamen's Union of India on 1.11.1999 and 2.11.1999 and 3.12.1999 and 4.2.2000.
6. Background Note on Wage Structure and Problems of departmental crew dated nil from Secretary, Transport Administration of Union Territory of Lakshadweep
7. Parawise statement of objections submitted by the Administration of the Union Territory of Lakshadweep dated 11.10.1999.
8. Statement on Details of vessels owned by the Union Territory of Lakshadweep filed on 11.10.1999 by Deputy Director, (Shipping and Transport), Administration of Union Territory of Lakshadweep.
9. Clarificatory statement filed by the Administration of Union Territory of Lakshadweep dated 29.10.1999.
10. Statement of pay structure of departmental crew submitted by Port Officer, Administration of Union Territory of Lakshadweep dated 2.11.1999.
11. Further statement dated 2.12.1999 from D. Ali Manikfan, Port Officer, Administration of Union Territory of Lakshadweep.
12. Letter No.F.No.17/1/99-Shipping, dated 4.2.2000 from the Deputy Director (Shipping and Transport), Administration of the Union Territory of Lakshadweep, Kochi-3 giving registration details of ships owned by the Union Territory of Lakshadweep.
13. Letter F.No.17/1/99-Shipping dated 14.1.2000 from the Deputy Director (Supply and Transport), Administration of the Union Territory of Lakshadweep, Kochi-3 giving details of departmental crew working on ships.
14. Deposition of Shri. D. Ali Manikfan, Port Officer, Administtation of Union Territory of Lakshadweep dated 2.11.1999
15. Deposition by Shri. K. Ashokan, Secretary (Administration) Administration of the Union Territory of Lakshadweep dated 3.12.1999.
16. Deposition by Shri. Shai Koya, Deputy Director (Supply and Transport) Administration of Union Territory of Lakshadweep dated 4.2.2000.

17. Letter No.FBC/HD/2000 dated 31.1.2000 from the Assistant General Manager, Shipping Corporation of India Ltd. giving details of engagement of Home Trade Seamen on vessels touching Ports of Lakshadweep.
18. Letter NO.Sh/370/WA/II/Crew/2000 dated 1.2.2000 from the Director of Shipping Services, Directorate of Shipping Services, Andaman and Nicobar Administration, Port Blair giving details of terms and conditions of Shipping crew employed by the Andaman and Nicobar Administration.
19. Letter No.2-SG(152)/1915 dated 31.1.2000 from the Surveyor in Charge, Mercantile Marine Department, Ministry of Surface Transport, Willingdon Island, Kochi, giving registration details of the ships owned by Union Territory of Lakshadweep.
20. Letter No.2-SG(152) dated 2.2.2000 from the Surveyor in Charge, Mercantile Marine Department, Ministry of Surface Transport, Willingdon Island, Kochi giving details of vessels owned by Union Territory of Lakshadweep and copies of fair weather and foul weather notifications.

[F. No. SR-13020/14/99-MA]

M. RAMACHANDRAN, Jt. Secy.

